

Nuovi confini e limiti delle città

Francesco Lo Piccolo
Introduzione

I riferimenti alla base delle seguenti riflessioni si riconducono all'articolata linea di ricerca che problematizza le ricadute spaziali dei fenomeni socio-economici di ristrutturazione della città post-fordista, esito dei processi di globalizzazione, urbanizzazione planetaria e migrazioni internazionali. Tali fenomeni configurano nuove geografie multi-culturali e generano un "mosaico sociale ristrutturato" che, ad esempio, in riferimento ai sei discorsi di Soja (2000) sulla post-metropoli, è al tempo stesso, rispetto alla scala globale, il risultato dei fenomeni di de-territorializzazione e ri-territorializzazione del capitale, del lavoro e della cultura ("cosmopolis") e, rispetto alla scala locale, l'esito di complessi fenomeni di ibridazione e di polarizzazione sociale dello spazio ("exopoli"), con ricadute sempre più evidenti sulle città e sui territori ("città frattale"). Le trasformazioni socio-spaziali che identificano l'attuale transizione post-metropolitana generano inedite geometrie sociali "de-strutturate" e "disperse", che smentiscono i tradizionali modelli di analisi socio-spaziale e, pertanto, richiedono nuove categorie interpretative per gli strumenti di governo e pianificazione. Al tempo stesso, e paradossalmente, la pervasività della dimensione urbana, e il ruolo che ricopre per una vasta gamma di istituzioni, di organizzazioni, di soggetti e di gruppi, ne smaterializza e confonde ipertroficamente contorni e confini, diventati "confusi in modo inimmaginabile" (Brenner, 2017). La proliferazione dei confini, il loro prismatico scomporsi e ricomporsi, costituisce "l'altro lato della globalizzazione", sia al livello

micro degli spazi urbani "quotidiani", sia al livello macro dei flussi globali intercontinentali (Mezzadra, 2004). Sono confini convenzionali e geografici, astratti e reali, che definiscono (e limitano) spazi e fenomeni sociali: confini che mutano frequentemente nello spazio e nel tempo, includendo ed escludendo – di volta in volta – individui e luoghi, per scelta o per necessità.

Questo comporta una progressiva riduzione, sostituzione o ri-delimitazione dello spazio pubblico, attraverso forme di privatizzazione, 'fortificazione' e commercializzazione; i soggetti più deboli e marginali sono i primi ad essere colpiti da tutto ciò, anche in conseguenza della crisi dei sistemi di welfare state, oggi ancor più indeboliti dalla recessione economica e dalla conseguente necessità degli Stati di ridurre il loro debito pubblico. Ciò avviene in contesti sempre più conflittuali, in cui la paura e l'avversione dell'"altro" tendono ad essere la caratteristica dominante (Bauman, 2014). Questa dimensione dell'avversione e della paura è sempre più tratto ricorrente nell'esercizio delle politiche pubbliche e delle pratiche di pianificazione esercitate in "città della differenza", e riflette una più generale apprensione collettiva, estremamente diffusa e articolata nelle forme che vanno dall'ansia e paura individuale alla manipolazione mediatica ed alla strumentalizzazione politica.

La "paura dell'altro" si traduce, in ambito tecnico-disciplinare, o in forme dirette di segregazione/controllo dello spazio (le città fortezza, lo spazio blindato o disagevole, il "rinnovo urbano" come versione aggiornata

e politicamente corretta degli interventi di trasformazione igienico-sanitari ottocenteschi) o, in forme meno dirette, attraverso una apparentemente neutrale applicazione di tecniche e pratiche urbanistiche tradizionali e generiche. Nulla di nuovo, per certi versi: la letteratura sullo sviluppo urbano moderno e postmoderno ha ampiamente affrontato questo aspetto, da Michel Foucault a Henri Lefebvre, a partire dal tema della città come meccanismo di esclusione spaziale, sorveglianza e controllo sociale. Ciò che cambia è la rapida moltiplicazione e sovrapposizione di tali fenomeni, a scale e domini differenti, e sovrapposti. Cambiano i ritmi, le velocità, e la natura stessa di confini e domini, con effetti spesso imprevedibili. Le declinazioni spaziali delle nuove "colorazioni urbane" hanno a volte carattere temporaneo o transitorio, ma in taluni ambi e circostanze incidono sulle trasformazioni fisiche di lunga durata ben più, e ben più a lungo, di quanto si possa credere.

Questa plurale articolazione di individui e luoghi amplia potenzialmente, e di certo complica, il concetto, ed i relativi confini, del "diritto alla città". Si sviluppano processi sociali inediti che comportano, fra l'altro, la redistribuzione (e la complementare resistenza alla redistribuzione) di beni materiali e immateriali, di diritti e privilegi: dal diritto di cittadinanza al lavoro, dalla casa all'accesso alle risorse sociali e ambientali. In particolare per quel che riguarda i "nuovi arrivati", la rivendicazione del "diritto alla città" molto spesso coincide con la rivendicazione, e salvaguardia, dei diritti umani, per costruire "spazi di sopravvivenza" (Leontidou, 2010). Gli esiti di questi fenomeni se da un lato possono essere letti come elementi di crisi e incancrenirsi di problemi, dall'altro danno vita – in alcuni casi, e in termini comunque problematici – a nuove forme di città e cittadinanza (Lo Piccolo, 2010).

Tutto ciò implica una intrinseca difficoltà per le discipline urbane a interpretare – se non per frammenti – i fenomeni, e contribuire, di conseguenza, a definire politiche e azioni che non siano episodiche, inefficaci o meramente repressive. Ciò ha generato, per ritornare a riferirci a Brenner (2017), una sorta di babele analitico-interpretativa" nella quale, "anche in mezzo a innovazioni concettuali produttive, la frammentazione delle realtà urbane nelle pratiche politico-economi-

che e culturali quotidiane viene replicata in modo relativamente acritico all'interno del campo discorsivo della teoria urbana" (Brenner 2017). La difficoltà, ma al tempo stesso la responsabilità, disciplinare sta nell'evitare che la proliferazione dei confini, oggi sempre più "senza limiti", rimanga solo un ennesimo, estemporaneo, gioco di parole.

References

1. Bauman, Z. (2014) *Il demone della paura*, Laterza, Roma-Bari.
2. Brenner, N. (2017) *Stato, Spazio, Urbanizzazione Planetaria*, Guerini, Milano.
3. Leontidou, L. (2010) "Urban Social Movements in 'Weak' Civil Societies: The Right to the City and Cosmopolitan Activism in Southern Europe" in *Urban Studies*, 47(6) (pag. 1179-1203).
4. Lo Piccolo, F. (2010) "The Planning Research Agenda: Plural Cities, Equity and Rights of Citizenship" in *Town Planning Review*, 81 (6) (pag. i-vi).
5. Mezzadra, S. (2004), "Confini, migrazioni, cittadinanza" in *Scienza & Politica*, 30 (pag. 83-92).
6. Soja, E.W. (2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Basil Blackwell, Oxford.

Prospettive per le metodologie di definizione dei confini metropolitani

Isidoro Fasolino

Abstract

Si intende distinguere, di seguito, mediante la sigla, l'*area metropolitana* (Am), cioè il territorio geografico di riferimento, dalla *città metropolitana* (Cm), cioè l'attore istituzionale, soggetto di governo e pianificazione.

Il tema dell'Am, quale specifico *sistema urbano* (Su), come dominio a cui si applicano i piani metropolitani, comporta una riflessione sulla dimensione che deve definire tale entità in modo appropriato. Diverse metodologie, più o meno sofisticate, sono state formulate nel tempo. La definizione di Am presuppone anche un'articolazione del territorio metropolitano tra un nucleo urbano e i comuni adiacenti funzionalmente integrati con cui tale nucleo scambia flussi materiali e immateriali. Nell'identificare il dominio più appropriato di pianificazione, è richiesta la formulazione adeguata di un modello capace di leggere i fenomeni urbani e territoriali su base scientifica cui dovrà seguirne uno basato su un processo di condivisione consapevole del progetto di Cm.

1. Modelli, criteri, indicatori

Ci sono, almeno tre significati del concetto di *città*: *fisico*, come insieme del costruito; *politico-amministrativo*, che fa riferimento alla città come ambito territoriale definito dai confini amministrativi; *funzionale*, cioè connesso alle attività che vi si svolgono¹. I criteri di definizione della città in senso *fisico* sono assai diversi da quelli i tipo *funzionale*, essendo i primi di tipo quantitativo, come, ad esempio, il suolo edificato o la densità di popolazione, e i secondi riferiti ad attività e flussi di interazione tra diverse parti urbane.

Il tema della definizione concettuale e operativa di Su e Am è stato periodicamente dibattuto dalle varie discipline territoriali che confluiscono nell'alveo delle scienze regionali. Il quadro concettuale più significativo è di derivazione geografica (Hagerstrand, 1969), successivamente ripreso da numerosi autori e reso operativo negli Stati Uniti² (Berry, 1973) e nel Regno Unito³ (Hall and Hay,

1980). Il termine *Metropolitan Area* si conia negli Stati Uniti e si sviluppa il concetto teso a definire un complesso territoriale compatto costituito da una città fulcro e dalle unità amministrative limitrofe, le contee, caratterizzato da stretti legami economici, manifestati dall'intensità del pendolarismo di lavoro verso la città centrale.

Le metodologie cui nel tempo si è fatto ricorso sono spesso *non esaustive* del territorio considerato, ponendo il tema di cosa fosse quello che restava non perimetrato. Si è, di frequente, pervenuto a classificazioni dicotomiche: ambiti urbani e ambiti extraurbani. Infatti, uno dei problemi della definizione areale che emerge è relativo all'esigenza irrinunciabile di estendere l'individuazione e classificazione delle aree a tutto il territorio di riferimento, eliminando, pertanto, le aree residuali, rispetto alle aree definite *metropolitane*.

La classificazione delle tecniche della *ricerca operativa* che si occupano della delimitazione delle Am può essere effettuata (Talia, 1990) privilegiando due differenti criteri. L'utilizzazione dei vari metodi è avvenuta seguendo, da un lato, la sperimentazione di modelli *teorici* di classificazione delle aree urbane (Istat-Irpet, 1986), e, dall'altro, la ricerca metodi di natura *empirica* per l'identificazione delle Am o di altre unità funzionali.

2. Stato dell'arte

A fronte di una sperimentazione di elevato livello qualitativo condotta in altri Paesi occidentali, la situazione italiana presenta un ritardo riconducibile al proverbiale deficit politico di attenzione alle politiche di area vasta. Certo, non sono mancati finora i tentativi di operare una individuazione di Su e Am e dei loro confini, ma l'intero panorama di studi risulta complessivamente denotato da pochi sforzi di sintesi interpretativa, peraltro inclini ad adottare logiche di delimitazione sempre diverse e non confrontabili, e, quindi, tali da non consentire l'affermazione di criteri condivisi (Talia, 2003).

Fra i criteri proposti per l'identificazione dei Su, il più accreditato nella letteratura internazionale si basa sul concetto di *sistema urbano giornaliero*, e cioè di un ambito geografico capace di contenere gran parte dei flussi sistematici tra casa e lavoro diretti prevalentemente verso comuni che hanno eccedenza di posti di lavoro o comuni polo. (Sforzi, 1991).

Sono trascorsi circa trent'anni da quando Istat⁴ e Irpet⁵ formulavano un modello di *regionalizzazione funzionale*, il cui criterio-guida è quello dell'*auto-contenimento*⁶ (Sforzi, 1997), pervenendo alla individuazione dei *sistemi locali del lavoro* (Sll) e delle *regioni funzionali del lavoro* (Rfl) come entità geograficamente correlate⁷ (Istat-Irpet, 1986), utilizzabili a fini statistici, di ricerca e di pianificazione.

L'algoritmo di ottimizzazione adottato è di tipo deterministico iterativo single step; esso rappresenta un'evoluzione della metodologia classica dei *travel-to-work-areas* (Coombes et al., 1986), e adottata, sotto varie forme, in numerosi paesi europei.

Ai dati 2011 è stato applicato un nuovo metodo che ha permesso di *disegnare* aree più coese al loro interno: si introducono soglie sull'auto-contenimento che devono essere soddisfatte sia dal lato della domanda che dell'offerta di lavoro; con una minore incidenza di sistemi di piccole dimensioni e costruite sulla base di relazioni più consistenti rispetto al passato (Istat, 2014 a).

Intanto, il pendolarismo tra i due censimenti si è incrementato, accrescendo la sua rilevanza anche ai fini metodologici⁸.

I criteri di delimitazione adottati, tuttavia, interpretano, probabilmente ancora in modo troppo riduttivo, il requisito dell'auto-contenimento, in quanto, evidentemente, individuati in base a una soglia occupazionale e a un pendolarismo troppo bassi⁹, dando luogo, pertanto, a una regionalizzazione la cui *maglia* è troppo stretta per poter descrivere adeguatamente le interazioni che si determinano tra le unità territoriali elementari e interpretare le complesse relazioni che, almeno nei contesti più sviluppati del Paese, interessano contemporaneamente più Su (Talia, 1990 e 2003). Le Rfl, individuate al solo 1981, rappresentano il livello di maggiore aggregazione raggiunto mediante la regionalizzazione. Esso sono insieme di Sll contigui, cioè entità geografiche cementate al loro interno da intensi flussi di pendolarismo che, in corrispondenza dei grandi comuni, definiscono il perimetro delle Am.

La dimensione delle singole unità potrebbe essere ancora oggi inadeguato a corrispondere a entità considerabili Am.

Occorre ricordare che i Sll hanno una applicazione normativa ormai quasi trentennale, essendo alla base della individuazione dei *distretti industriali*, ai quali, forse, meglio delle

Am si adattano in termini geografici e socio-economici¹⁰. Un'Am fondata su Sll e Rfl calza particolarmente ai contenuti dei piani metropolitani, per come sono normativamente definiti, in cui è predominante il concetto relazionale.

Al fine di valutare e comparare le politiche urbane nazionali per le Am nei paesi dell'Oecd¹¹, in termini di prestazioni socio-economiche e ambientali, sulla base di una definizione comune di tali entità geografiche, l'Oecd, in collaborazione con l'UE¹², ha fornito una definizione armonizzata delle aree urbane come *unità economiche funzionali*¹³. Le unità di analisi sono definite a partire dalla continuità dell'area costruita in modo compatto, *urban morphological areas*, per poi passare a considerare i bacini del pendolarismo quotidiano (Oecd, 2012).

3. Confine, articolazione interna e dimensione

Le varie esperienze di regionalizzazione hanno finora tentato, senza successo, di contribuire a superare il divario, e la inadeguatezza, spesso assai rilevante, tra la mappa dei limiti delle competenze amministrative comunali, spesso esito di mediazioni, e utilizzata quasi ovunque come base delle statistiche ufficiali, e i confini che le stesse aree tendono ad assumere rispetto al modo in cui si organizzano in termini geografici (Carati, 1991); una geografia insediativa in evoluzione, su cui si proiettano incessantemente gli effetti dei processi di urbanizzazione (Talia, 1990). Un approccio operativo di perimetrazione di un Su¹⁴ consente di delimitare una città affrancandosi dalla riduttiva identificazione con l'unità amministrativa che ne rappresenta la forma istituzionale (in Italia, il comune), per configurarsi come un'entità geografica, socio-economica e territoriale, costituita da una rete compatta di località e di flussi che le connettono, costituiti da persone, beni e informazioni. Una metodologia in grado di interpretare correttamente il fenomeno territoriale restituirebbe il confine più aderente alla realtà da governare e pianificare.

Un Su è, per definizione (contiene la maggior parte, ma non tutti i flussi), un *sistema* aperto verso una pluralità di reti urbane, che si strutturano alle diverse scale sovra-locali: regionali, nazionali, continentali, e tendenzialmente globali. Sono identificabili *grappoli* di Su, che costituiscono i *nodi* di sistemi sovra-

locali, i quali mantengono fra loro scambi di relazioni a differenti gradi di stabilità. Questi ultimi dipendono dalle caratteristiche dei singoli Su e dalla loro capacità di generare funzioni di connessione sovra-locale altrettanto efficaci di quelle che ne consentono la strutturazione, e la permanenza nel tempo, come entità locali (Sforzi, 1997).

Tutte le metodologie che si sono succedute nella identificazione di Su contengono, implicitamente o esplicitamente, una *articolazione interna* di un'entità statistico-geografica che, in prima approssimazione, è considerata omogenea. *Core* e *ring*: città centrale e contee aggregate (vedi Sma, Smsa, Dus¹⁵), comuni capoluogo e comuni aggregati (vedi Svimez¹⁶), continui metropolitani di base, continui territoriali secondari e centri equiparati (vedi Iget¹⁷). Le stesse Rfl, al loro interno, contengono il Sll che ospita la località centrale (il comune capoluogo) (vedi Istat-Irpet, 1986, 1989; Sforzi, 1991).

Circa la dimensione, già la norma istitutiva delle Cm in Italia prevedeva l'istituzione di nuovi comuni per scorporo da aree di intensa urbanizzazione o per fusione di comuni contigui, in modo da assicurare la razionale utilizzazione dei servizi, la responsabile partecipazione dei cittadini nonché un equilibrato rapporto fra dimensioni territoriali e demografiche¹⁸.

Anche per la più recente normativa¹⁹, le Cm devono adottare uno *statuto* che ne indichi il territorio, l'*articolazione interna* e le funzioni. In tutto il mondo, lo sviluppo passa dalle grandi città. Le Cm italiane probabilmente sono troppe e ciascuna non raggiungere una massa critica in grado di competere a livello europeo. La connessa *multi-specializzazione* dei territori comporta la necessità di legami e sinergie. Un modello di Cm di peso specifico maggiore, anche in quanto opportunamente *articolata* al suo interno (Fasolino, 2017), sarebbe ben più aderente allo scenario delle *macroregioni* che inizia a ipotizzarsi per il nostro Paese.

4. Indicatori per nuovi modelli

La vasta letteratura scientifica che si è occupata di Su e Am dimostra come i ricorrenti tentativi di pervenire alla individuazione di criteri di delimitazione sufficientemente verificati e condivisi si siano imbattuti in enormi difficoltà consistenti nella assoluta discrezionalità nella individuazione di indi-

catori, soglie, pesi e sequenza delle operazioni con cui è confezionata la metodologia.

La formazione dei Su, per come sono stati definiti, dipende dai processi di localizzazione delle attività economiche e della popolazione, in relazione a opportunità di lavoro e a disponibilità di alloggi. Tali processi si basano sulla *propensione* della popolazione che lavora, o che è in cerca di lavoro, a compiere spostamenti ricorrenti (pendolarità) di elevata durata temporale o a effettuare spostamenti definitivi (migrazioni), insieme alle relative famiglie, dal proprio comune di residenza (Sforzi, 1997).

La ricerca deve spostarsi dalla localizzazione delle attività economiche alla dotazione funzionale delle diverse aree urbane, facendo luce sulla capacità dei conseguenti modelli di rappresentare e interpretare la distribuzione spaziale dei flussi (di persone, di merci e di informazioni) che caratterizzano l'intero territorio in esame e non più il solo rapporto centro-periferia.

Nei metodi finora noti sono, ad esempio, del tutto esclusi dall'osservazione i *flussi delle merci*, per i quali mancano dati concretamente utilizzabili. Si può comunque affermare, anche se solo intuitivamente, che i bacini di scambio delle merci risulterebbero, in generale, assai meno auto-contenuti, e perciò meno significativi, di quelli dello spostamento delle persone, anche se caratterizzata da dinamiche evolutive molto più rapide. Anche i *flussi di accesso ai servizi* non sono sistematicamente noti, potendosi comunque affermare, pur se solo intuitivamente, che possono considerarsi proporzionali ai primi e semmai più concentrati sui poli (Boatti, 1991).

La qualifica di Am oggi riguarda aggregazioni di comuni che concentrano attività manifatturiere e terziarie (commercio, trasporti, credito-finanza, servizi alle imprese, istruzione, sanità, altri servizi pubblici e sociali) uguale o superiore alla media italiana (Bartaletti, 2009) ma *funzioni superiori* (finanza, management, commercio internazionale, ricerca tecnologica, innovazione e sviluppo, pubblicità, comunicazione, ecc.) (Talia, 1990).

La simbiosi fra la popolazione dei comuni suburbani e la metropoli sarebbe testimoniata, piuttosto che dal pendolarismo per motivi di lavoro, partecipando in qualche modo alla vita della città, attraverso manifestazioni,

anche non quotidiane, come lo shopping, il passeggiare senza meta per le strade della città, frequentare i suoi locali, teatri, ecc. (Bartalotti, 2009).

La propensione delle aree centrali a ospitare le attività terziarie più qualificate, ipotesi propria del paradigma *gerarchico-funzionale*, richiede di indagare più ampiamente le dinamiche urbane, che riflettono la rapida evoluzione che ha caratterizzato in questi anni la mobilità delle persone in ambito metropolitano e la domanda e offerta di grandi aree specialistiche attrezzate.

Il fenomeno metropolitano può essere studiato alla luce del modo in cui le funzioni superiori alimentano una fitta rete di relazioni, di *complementarità* o di *competizione*, cui partecipano tutti i poli di una stessa regione urbana, anche a prescindere dalle loro dimensioni demografiche. Nel passaggio da una geografia *areale*, in cui lo spazio è pensato come un insieme continuo di luoghi provvisti di proprietà intrinseche e/o relazionali date, a una geografia *reticolare*, il riferimento al concetto di rete presuppone, in molti casi, un significato metaforico che allude a "insiemi stabili di interazioni sociali tra attori, come reti di interconnessioni tra i luoghi dove tali attori sono localizzati" (Talia, 1990).

Le caratteristiche socio-economiche che contraddistinguono la maggior parte dei Su di medie dimensioni localizzati in Italia centrale suggeriscono che si è in presenza di realtà locali che esprimono un elevato potenziale di domanda di *telecomunicazioni*. Ciò deriva soprattutto dal modello d'industrializzazione leggera e dalla presenza di Su dove si concentrano i servizi alle imprese. Vi sono ancora ampi margini di sviluppo per le telecomunicazioni sotto forma di offerta a distanza dei servizi prodotti localmente. Si tratta di spostamenti occasionali che dipendono da esigenze connesse all'utilizzazione di servizi la cui natura risiede nel fatto che devono essere consumati solo direttamente nel luogo dove sono prodotti e offerti, come, ad esempio, i servizi legati allo svago e all'impiego del tempo libero (Sforzi, 1997).

Le nuove tecnologie della comunicazione, ad ogni modo, modificano il quadro di riferimento poiché consentono lo svolgimento di un'attività senza che questa implichi automaticamente lo spostamento della persona interessata. La loro diffusione, tuttavia, non influenza l'organizzazione interna dei

singoli Su, bensì la costruzione della *rete* urbana della quale essi possono entrare a far parte. Infatti, gli effetti territoriali delle telecomunicazioni sui Su riguardano più la costruzione di reti urbane sovra-locali, quindi la riconfigurazione dello spazio urbano regionale, macro-regionale o nazionale che li comprende, piuttosto che una ri-modellazione dei loro confini. In tale quadro, singoli Su possono crescere d'importanza nello spazio geo-economico sovra-locale senza modificare significativamente la propria forma territoriale (Sforzi, 1997).

Il tema richiede una riflessione a più ampio spettro, in un quadro non solo statistico, ma *multidisciplinare*. Si eviterebbe, in tal modo, che un qualsiasi modello di identificazione di Su e Am possa condurre a risultati lontani dalla realtà conosciuta²⁰.

È tempo, quindi, di mettere a punto un metodo in avanzamento che, al di là dei criteri, dovrebbe tener conto della necessità di attenuare la rigidità dei parametri chiave, per evitare che la mancata verifica di un criterio o il non raggiungimento di una soglia, magari per un'inezia, escluda dall'aggregazione un comune che possiede, complessivamente, requisiti adeguati per far parte di un'Am.

5. Prospettive per la pianificazione

Le *armature urbane* costituiscono strutture molto inerti, in gran parte già compiute nella loro forma e dimensione e modificabili solo lentamente, ma non tanto lentamente da sfuggire del tutto a un orizzonte temporale controllabile da una pianificazione forte (Botti, 1991).

Ormai da tempo, chi si occupa di pianificazione territoriale guarda con sempre maggiore interesse a formule di *governance* in grado di operare su domini a *geometria variabile*. Secondo tale approccio, l'Am, perde progressivamente il carattere di agglomerazione fisica e i suoi confini si dissolvono nel territorio circostante.

Il principale ostacolo alla istituzione di una Cm basata su confini diversi (non più veri o meno veri) da quelli amministrativi risiede proprio nella difficoltà di sovrapporre una nuova geografia amministrativa a quella vigente. L'esigenza di una nuova perimetrazione delle aree investite dai processi insediativi, infatti, potrebbe ritenersi superata alla luce della natura *immateriale* dei flussi finanziari e informativi che costituiscono il

tessuto connettivo dei nuovi mercati. Al contrario, tale adempimento è considerato essenziale da quanti sono consapevoli che sia il principio di rappresentanza democratica che le politiche di redistribuzione del carico fiscale non possono fare a meno di solidi riferimenti spaziali (Talia, 1990).

I *city users* usano la città senza averne la residenza: un uso giornaliero, settimanale o mensile. Essi non sono elettori né tanto meno pagano le tasse nel comune di cui utilizzano i servizi e in cui percepiscono un reddito, verificandosi, nella terminologia economica, una tipica situazione di *esternalità*; fruiscono di servizi pubblici locali, ma, da una parte non hanno voce in capitolo sulle relative decisioni di spesa, in quanto non elettori, e, dall'altra non concorrono a finanziarle, in quanto non sono contribuenti in quel comune (Martinotti, 1993). L'istituzione di un governo metropolitano su una idonea Am può rappresentare parziale soluzione a tale condizione.

Questo richiederebbe che la popolazione urbana sia pronta a rinunciare a valori *identitari* (sempre più spesso confusi a logiche di convenienza economica) generati dalla appartenenza a un determinato territorio, il che rappresenta uno dei principali fattori di aggregazione di qualsiasi comunità. Il fatto è che piccoli e grandi centri di potere non sono disposti a fare passi indietro pur di fronte a una grande opportunità per conferire efficacia ed efficienza tecnico-amministrativa ed economico-finanziaria al nostro Paese.

La politica, probabilmente, non ne percepisce neppure il senso, mentre la comunità scientifica e tecnico-disciplinare sembra essersi da tempo affrancata dal compito, certo non semplice, di delimitare preventivamente le componenti di un sistema insediativo complesso, qual è senza dubbio un'Am, corretta pre-condizione per procedere alla elaborazione degli strumenti di pianificazione necessari al suo governo.

Il passaggio dai limiti provinciali ad autentici limiti metropolitani consentirebbe di cambiare a fondo gli obiettivi stessi delle politiche delle Cm affermando il principio della priorità assoluta dell'efficienza nel governo dei fenomeni urbanistico-territoriali e del miglioramento della qualità ambientale e delle condizioni di vita delle comunità insediate.

Ma, affinché ciò possa accadere, le forze

economiche e politiche, che finora hanno spinto per l'accumulo indiscriminato di carichi insediativi dentro le città, dovrebbero convincersi della necessità, e convenienza, di esercitare su un'area più vasta lo stimolo allo sviluppo.

Solo riarticlando le strategie territoriali le Cm italiane potranno reggere la concorrenza con le altre Cm d'Europa che offrono standard economici e di qualità dei servizi assai superiori.

I rapidi e profondi mutamenti in atto impongono la necessità di ri-fondare gli strumenti per la comprensione e l'interpretazione dei processi di *metropolizzazione* e la revisione dei riferimenti concettuali e metodologici della ricerca di settore. È questa una precondizione alla definizione di apparati tecnici e strumentali più adeguati ai nuovi compiti istituzionali e alle nuove sfide.

È indispensabile guardare dentro i processi e prevedere le dinamiche insediative negli scenari macro-regionali e sovra-nazionali, al fine di procedere a una adeguata identificazione dei contenuti e al dimensionamento degli strumenti di pianificazione.

1. Si dicono *funzionali* quelle aree che, caratterizzate da livelli minimi di interazione reciproca, in quanto le unità territoriali elementari in esse comprese sono funzionalmente legate tra loro, mentre presentano deboli legami con le unità comprese in altre aree.
2. L'utilizzazione del concetto di Am per fini statistici e censuari ha trovato la sua prima sperimentazione negli Stati Uniti con l'introduzione delle *Metropolitan Regions* nel censimento del 1940, cui seguirono le *Standard Metropolitan Areas* (Sma) (1950) e le *Standard Metropolitan Statistical Areas* (Smsa) (1960). Di lì a poco si sarebbe parlato di *Daily Urban System* (Dus) (Berry B., 1973).
3. La definizione delle Am in Gran Bretagna si basava sostanzialmente su criteri di tipo funzionale. La definizione delle Am, infatti, consiste in centri urbani riconoscibili che includono i relativi hinterland facenti ad essi riferimento per gli spostamenti urbani giornalieri (Hall e Hay, 1980).
4. Istat – Istituto Nazionale di Statistica.
5. Irpet - Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana.
6. L'*auto-contenimento* esprime "la capacità di un sistema territoriale di comprendere al proprio interno il massimo possibile delle interazioni che sussistono fra i suoi elementi componenti (località residenziali e produttive), concorrendo in questo modo al riconoscimento dei propri confini" (Istat-Irpet, 1986).
7. Le Rfl scaturiscono dall'aggregazione di Sll sulla base della stessa metodologia che individua i Sll.
8. Tra il 2001 e il 2011, si rileva il forte incremento del numero di pendolari di oltre 2 milioni di occupati, pari ad una variazione percentuale del 12,2%; ma soprattutto sono aumentate di oltre 100.000 unità il numero di connessioni tra i comuni italiani (23,7%). (Istat, 2014b).
9. I Sll erano 955 nel 1981, 784 nel 1991, 686 nel 2001 e, infine, sono 611 nel 2011.
10. La legge 317/1991 introduce i *distretti industriali* e il decreto del 23.4.1993 ne definisce i parametri.
11. Oecd - *Organisation for Economic Co-operation and Development*.
12. Eurostat e DG EC-DG Regio.
13. La metodologia utilizzata per identificare le aree urbane funzionali è stata approvata dal gruppo di lavoro OCSE sugli indicatori territoriali nel 2011. Esso si applica a 29 paesi OCSE e sono identificate 179 aree urbane di diversa dimensione.
14. Per Su si intende una concentrazione locale, spaziale e temporale, di popolazione e di attività economiche che, nell'insieme, formano un'organizzazione relativamente auto-contenuta di relazioni giornaliere d'interdipendenza.
15. Vedi nota 2.
16. Svimez - Agenzia per lo sviluppo del Mezzogiorno (Cafiero e Busca, 1970).
17. Iget - Istituto di geografia ed economia dei trasporti Università di Genova (Marchese U, 1989).
18. Legge 142/1990, art.20, comma 2.
19. Legge 56/2014.
20. Nessun geografo, economista o sociologo, e nessuna persona di buonsenso, infatti, potrebbe, ad esempio, concepire un'Am di Milano senza Monza e città limitrofe (Bartaletti, 2009).

References

- Bartaletti, F. (2009) Le aree metropolitane in Italia e nel mondo. Il quadro teorico e i riflessi territoriali, Bollati Boringhieri, Torino.
- Berry, B.J.L. (1973) Growth Centers in the American Urban System, Ballinger, Cambridge, Mass.
- Bertuglia, C.S., La Bella, A. (a cura) (1991) I sistemi urbani, Vol. I e II, Francoangeli, Milano.
- Boatti, G. (1991) Dinamiche spontanee e scelte di pianificazione alla luce della struttura per sistemi del territorio lombardo, in Boatti, G., Targhetti, U. (a cura) Sistemi urbani e pianificazione del territorio. La definizione e il governo delle aree metropolitane, Clup CittàStudi, Milano.
- Cafiero, S., Busca, A. (1970) Lo sviluppo metropolitano in Italia, monografie Svimez, Giuffrè, Roma.
- Carati, F. (1991) Misurazione ed analisi dello sviluppo urbano nell'esperienza inglese, in Boatti, G., Targhetti, U. (a cura) Sistemi urbani e pianificazione del territorio. La definizione e il governo delle aree metropolitane, Clup CittàStudi, Milano.
- Coombes, M.G., Green, A.E., Openshaw, S. (1986) An efficient algorithm to generate official statistics report areas: the case of the 1984 Travel-to-Work Areas in Britain. The Journal of Operational Research Society, Vol. 37, No. 10, pp. 943-953.
- Fasolino, I., Gerundo, R. (1996) Sistemi urbani e processi di pianificazione, Graffiti, Napoli.
- Fasolino, I. (2017) Integrare. In una prospettiva di pianificazione metropolitana, Inu Edizioni, Roma.
- Hagerstrand, T. (1969) What About People in Regional Science?, Papers of Regional Science, 24, "pp. 7-21.
- Hall, P., Hay, D. (1980) Growth Centres in the European Urban System, Heinemann, London.
- Istat-Irpet (1986) I mercati locali del lavoro in Italia, FrancoAngeli, Milano,
- Istat-Irpet (1989) I mercati locali del lavoro in Italia 1981, FrancoAngeli, Milano.
- Istat (1994) I sistemi locali del lavoro 1991, Istat, Roma.
- Istat (2014a) I sistemi locali del lavoro 2011, Testo integrale, Statistiche Report, Istat, Roma.
- Istat (2014b) I sistemi locali del lavoro 2011, Nota metodologica, Statistiche Report, Istat, Roma.
- Marchese, U. (1989) Aree metropolitane in Italia anni '80, Cedam, Padova.
- Martinotti, G. (1993) Metropoli. La nuova morfologia sociale della città, Il Mulino, Bologna
- Oecd (2012) Redefining "urban": A new way to measure metropolitan areas, Oecd Publications, Paris.
- Office of Management and Budget (OMB) (2009) Update of Statistical Area Definitions and Guidance on Their Uses, OMB Bulletin No. 10-02.
- Sforzi, F. (1991) La delimitazione dei sistemi urbani: definizioni, concetti e metodi, in Bertuglia C.S., La Bella A. (a cura), I sistemi urbani, Francoangeli, Milano.
- Sforzi, F. (1997) I sistemi urbani di medie dimensioni in Toscana, Umbria e Marche, in Innocenti, R., Preite, M., Semboloni, F. (a cura) Telecomunicazioni e sistemi urbani. Alcune esperienze innovative in Toscana, Marche e Umbria, FrancoAngeli, Milano.
- Talia, M. (1990) La metropoli e il piano. Processi, teorie, politiche e strumenti nel governo delle grandi aree urbane, Gangemi, Roma.
- Talia, M. (2003) La pianificazione del territorio. Conoscenze, politiche, procedure, e strumenti per il governo delle trasformazioni insediative, Il Sole24Ore, Milano.
- US Department of Labor (2011) Labor Market Areas, 2011, US Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, Washington.

Ri-mappare l'urbano. Geografie in dissolvenza e spatial thinking

Fulvio Adobati

Dissolvenze e nuove forme

Una profonda evoluzione degli assetti spaziali si è tradotta in forma estesa sul territorio. L'abbiamo chiamata in molti modi diversi, sempre riconducendone la matrice a un'idea modificata di città. La città che chiamiamo diffusa non rappresenta, come riconoscibile in una prima fase e per molto tempo assunto, l'esito di un processo di dispersione centrifuga dai nuclei urbani; nelle aree investite, con diversa intensità, da dinamiche metropolitane, le strutture urbane configuratesi sono piuttosto esito di un processo di addensamento delle trame insediative tradizionali. Tale riassetto ha determinato una modificazione delle gerarchie urbane e delle forme di organizzazione economica, sociale e politica. Ha prodotto un diverso modo di abitare, di "appartenere" a un territorio.

Di particolare efficacia qui la descrizione sull'evoluzione della forma urbana operata da Schmid: *"The process of urbanization has changed fundamentally in recent years. For more than a century the dominant form of urbanization was concentric, with suburbs arranged like belts around an urban core. This is how the large agglomerations of the twentieth century emerged. Around of the end of the century, however, urban growth patterns began to change, as manifested in a wide variety of places: the process of urbanization has become undirected; existing urban forms are beginning to dissolve, centrality is becoming polymorphous; and eccentric urban configurations are evolving. Overarching, polycentric urban regions are taking shape. Extremely heterogeneous in structure, they include old city centers as well as once-peripheral areas. In this process, new urban configurations are constantly evolving. Lightly settled, once rural areas are caught up in various forms of 'peri-urbanization'. Urbanist have coined a number of terms to describe the new forms of centrality that are emerging in former peripheral areas: 'edge city', 'technoburb' or 'in between cities'".* (Schmid, 2014, p. 67).

Ripercorrendo la lezione di Soja (2011) i processi di trasformazione che hanno investito i contesti metropolitani hanno prodotto esiti

distinti e intrecciati: la progressiva omologazione degli stili di vita nei contesti urbani e dei contesti rurali gravitanti sulla città, che vede anche ribaltamenti di ruolo di contesti urbani e suburbani (exopolis), con la formazione di nuovi poli di attrazione e nuovi equilibri nei flussi vitali; in sintesi la produzione di una nuova forma urbana di regione urbana plurale, ad alta 'intensità di informazione', multiscalare e interconnessa. Come evidenziato da Balducci (2012), una città che riprende forma, sempre in evoluzione, che si può tentare di leggere e di capire attraverso la sua rappresentazione sulle mappe o sulle fotografie aeree più che attraversandola.

Lo spazio al centro

Una rinnovata centralità del concetto di spazio nel dibattito entro le discipline territoriali implica, per lo studio dei fenomeni che lo attraversano, a molte scale, un rinnovamento delle categorie di definizione dell'urbano: quale densità considerare (demografica, di uso, dei flussi...)? Quale significato attribuire ai bordi in un contesto nel quale mutano rapidamente geografie dell'urbano e gradazioni delle densità?

Se da un lato è riconoscibile una tendenza alla omologazione del territorio, entro una nuova condizione urbana che si fonda su associazioni a distanza e su nuove spazialità entro una frammentazione che investe territori molto diversi rendendoli tutti uguali (Boeri 2011), dall'altro lato emergono fenomeni di riconcentrazione urbana, segnali di traiettorie di riorganizzazione territoriale che vanno oltre le addizioni inerziali e le pur consistenti occupazioni degli ambiti collinari e pedemontani, e producono agglomerazioni intorno a nuove nodalità; in chiave reticolare una configurazione ben riconducibile alla definizione di città "diramata" (De-tragiache, 2003).

Se gli apparati descrittivi ci hanno offerto molte immagini di evoluzione della forma urbana, gli sforzi analitico-interpretativi più recenti ci offrono spaccati distinti ma convergenti verso uno scioglimento della tradizionale distinzione tra urbano e rurale. Brenner (2014) argomenta con forza la scarsa efficacia dell'esercizio di ricerca di bordi e confini di un urbano che si è fatto città-regione. Quindi urbano trattabile come geografia processuale e variabile, necessariamente multiscalare.

Se il concetto di bordo si fa impalpabile, il concetto di densità insediativa mantiene una dimensione misurabile, e una carica positiva ampiamente riconosciuta (specie entro le politiche ecologico-ambientali): la città densa e compatta permane come obiettivo desiderabile delle politiche e degli strumenti di pianificazione urbana-metropolitana. La densità insediativa consente di ottimizzare l'uso di suolo agricolo o naturale, ottimizza l'accesso ai servizi con sistemi di mobilità sostenibili, lavora sul recupero e sulla rigenerazione urbana dei vuoti funzionali temporanei/scarti prodotti dall'evoluzione urbana (per abbandono, obsolescenza, ...).

Ma se è ampiamente riconosciuta la realtà sopra descritta, gli ultimi decenni hanno sciolto progressivamente il legame tra densità insediativa e urbanità: la città compatta rappresenta una componente sempre meno necessaria perché si rafforzino i caratteri di urbanità. Forme rinnovate di urbanità si spiegano in forme che appartengono alle diverse configurazioni delle forme spaziali della città diffusa, ed è nella gradazione di questa diversità che ricerchiamo qualche elemento per comprenderne il funzionamento, e per provare a mettere in campo e affinare strumenti tecnici e risorse normative. Ed è su una analisi che sviluppa il concetto di densità nelle sue articolazioni che può essere fecondo recuperare elementi analitico-interpretativi: densità edilizia, demografica come tradizionalmente letto, ancora di usi e di poteri; meno intercettabile, ma più significativa, densità dei flussi (Malavolta 2007).

Se la densità spaziale del costruito ha sempre costituito una componente fondamentale per la comprensione e il governo della città e per sue regole di funzionamento, oggi il concetto sfuma e si ripresenta sotto altre forme, l'intensità d'uso dello spazio è discontinua e poggia su geografie mutevoli. La lettura della complessità dell'urbano è operabile su "stati misti in transizione", ed è questa processualità l'essenza della realtà urbana. Proprio queste transizioni spostano il fuoco dell'attenzione dal confine alla zona intermedia, dove la consistenza delle cose è più nell'interazione che nella sostanza, nel divenire più che nell'essere (Rossi 2014). Ed' è il connettivo, l'"in between", che dà forma alla città:

"The in-between city is still unloved particularly by planners and opinion makers, and it is disregarded by urban design, planning, and politics.

The fragmented urban landscape is not yet seen as part of our culture. It is my intention to approach the in-between city as the life space of the majority of the population with critical sympathy and responsibility and to detect the opportunities for a qualification of this still young urban form, which will be under great pressure of transformation in the next historical phase based on the demographic development of globalization and the preparation for a period of post-fossilist forms of energy" (Sieverts 2011, p. 20).

Proprio questa città della transizione, prodotto (esito di innumerevoli volontà intrecciate, in sintesi così multi-volontario da leggersi involontario) della complessità offre spazi di riflessione e di indagine, e una sfida di comprensione a sostegno di politiche di governo territoriale sempre più in affanno nel catturare i fenomeni urbani e offrire una risposta efficace, in termini di adeguatezza strumentale e temporale. Come osserva Secchi (2008) l'enfasi posta negli ultimi decenni sulle telecomunicazioni, sulle città globali e sulle reti lunghe che le connettono, ha lasciato in penombra uno spazio dei flussi del quotidiano più concreto e tangibile. E il passaggio epocale che stiamo attraversando produce forme diverse, sovente poste al centro della critica per gli impatti negativi (da valutare accanto agli impatti positivi) ambientali e sociali. Ma, ricorda Secchi, *"la storia della città è storia di forme e del loro mutare nel tempo"*, e responsabilizzandoci sugli effetti socio-ambientali indesiderabili, è aperto un ampio campo di sperimentazione per dare senso e futuro al nostro agire, verso forme avanzate di città.

"Dopo il lungo persistere del retaggio anti-spaziale di filosofie della storia modellate sul primato del tempo, lo spazio sembra prendersi la sua rivincita, ponendosi come condizione di possibilità e fattore costitutivo del nostro agire e del nostro concreto, corporeo, essere-nel-mondo. (...) materia del contendere della "svolta spaziale" non è più l'alternativa tra "futurismo" del Progetto moderno e "presentismo" dell'Antiprogetto postmoderno: tra un tempo infuturante e un tempo congelato nell'eternizzazione e ripetizione seriale del presente. Non è più un superamento (operazione tutta interna alla signoria moderna del tempo), ma uno spostamento laterale in grado di porre lo spatial thinking come via privilegiata di accesso alle concrete forme di vita e di azione dei soggetti in un mondo non-euclideo: un mondo ormai irriducibile a una superficie piana (limitata, ma infinita), ma consistente in una sfera (finita, ma illimitata)"

(Marramao 2013, p. 31). Riprendendo l'insegnamento di Soja sullo *spatial turn*, lo spazio da riflesso passivo delle tendenze sociali e culturali diviene un'energia che dà forma alle nostre vite. Effetto significativo dell'evoluzione in atto dell'urbano risiede quindi in una nuova centralità degli abitanti, che agiscono la città, che maturano esperienze nei luoghi e che rappresentano un patrimonio a beneficio della collettività, uno *spatial capital* che ribalta la concezione dei cittadini abitanti quali fruitori di informazioni e ne riconosce il ruolo di produttori di informazioni, di agenti sempre più capaci di plasmare l'urbano. Si innova quindi la mappatura dell'urbano: da strumento conoscitivo e di appropriazione dei luoghi, la mappa evolve quale forma di relazione tra il territorio e chi lo abita, gli dà forma e lo modifica.

"Noi, i cittadini, creiamo e ricreiamo le nostre città con ogni passo che facciamo, ogni conversazione che abbiamo, ogni cenno a un vicino di casa, ogni spazio in cui viviamo, ogni struttura che innalziamo, ogni transazione che facciamo. Una città intelligente dovrebbe aiutarci ad aumentare queste connessioni fortuite. Dovrebbe attivamente e consapevolmente permetterci di contribuire alla produzione di dati, piuttosto che considerarci come semplici consumatori di dati, e incoraggiarci a utilizzare al meglio le informazioni che sono già intorno a noi" (Haque 2012).

Una narrazione che ne faccia emergere i tratti profondi che esistono, e resistono, sotto le trasformazioni, può rappresentare una matrice interessante per dare forma e riconoscibilità, non bordi, alla città contemporanea? L'evidente difficoltà di governare le trasformazioni urbane, o ancora la difficoltà di collocarle entro una descrizione pertinente ed efficace, pone da tempo come velleitario l'esercizio della pianificazione in forma regolativa predittiva; emerge quindi la necessità di descrizioni dense, capaci di riconoscere elementi strutturali ma aperte a forme di sperimentazione, (Gasparrini, 2013) atte ad alimentare scenari intenzionali e abilitanti le progettualità di diverso livello territoriale. Ripercorrendo le diverse declinazioni della ricerca (Terracciano 2013), la direzione che pare qui promettente assume quale obiettivo il riannodare la trama dei flussi territoriali ai ganci dell'armatura paesaggistica, punti fermi (come patrimonio culturale-relazionale e come fatto spaziale) di quel tessuto colloidale cangiante della città preconizza-

to da Gottman. La chiave paesaggio abitato quindi quale fondamento di un disegno del disegnabile, quale de-stratificazione della layered city (Marcuse 2002) e riemersione del capitale paesaggistico, quale ancoraggio alla ri-significazione del territorio, nella ricchezza delle differenze che ne fanno corpo e vita.



EVERYVILLE – metaphyCITY_pezzoA2 futuro (Davide Fancello, Filippo Sanna, Valeria Tupponi, Stefano Cadori Biennale di Venezia 2008)

References

- Balducci A. (2012), "Quale pianificazione per i territori postmetropolitani? Una riflessione a partire dalla rottura del legame tra forme dell'urbano e confini amministrativi", in Planum. The journal of Urbanism, n.25, vol. 2
- Boeri S. (2011), L'Anti-città, Laterza, Bari
- Brenner N., Schmid C. (2015), "Towards a new epistemology of the urban?" City, vol. 19 151-182, Routledge, London.
- Detragiache A., (2003) Dalla città diffusa alla città diramata, Milano, F. Angeli
- Gasparrini C. (2013), Urbanistica selettiva per città resilienti, XXVIII Congresso INU, Salerno
- Haque, U. (2012). "Surely there's a smarter approach to smart cities?" <http://www.wired>
- Lanzani A., Pasqui G. (2011), eds, L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società, F. Angeli, Milano
- Fedeli V. (2013), "Processi di regionalizzazione dell'urbano e questioni urbane emergenti: il post-metropolitano come chiave di lettura di una regione urbana", in Planum. The journal of Urbanism, n.27, vol. 2
- Malavolta A.R., (2007), Il tema della densità nella città contemporanea, phd thesis ciclo XIX, Università di Camerino
- Marcuse P. (2002), "The Layered City", Madsen P, Plunz. R. eds, The Urban Lifeworld – Formation, Perception, Representation, London: Routledge, 94-114
- Marramao G., (2013), "Spatial turn: spazio vissuto e segni dei tempi", Quadranti, vol. 1/2013, Salerno.
- Rossi M. (2014) Geografie inquiete. Gli spazi intermedi nel territorio postmetropolitano, phd thesis ciclo XXVII, Università degli Studi di Firenze
- Schmid C. (2014) "Networks, Borders, Differences: Toward a theory of the urban", Brenner N. ed., Implosions/Explosions. Towards a study of planetary urbanization, Jovis, Berlin, pp. 67-80
- Secchi B., Le forme della città, Seminario, Seminario Ferrara 17 aprile 2008
- Sieverts T. (2011), "The In-Between City as an Image of Society: From the Impossible Order Towards a Possible Disorder in the Urban Landscape", Young D., Wood P., Keil R., eds, In-Between Infrastructure: Urban Connectivity in an Age of Vulnerability Praxis (e)Press co.uk/news/, 19-27
- Soja E. (2011), Thirdspace, Blackwell Publishing, Malden

InsideOut. La definizione di nuovi margini nell'area metropolitana di Helsinki

Marco Baccarelli, Beatrice Galimberti, Martina Orsini

Greater Helsinki: la sovrapposizione di un sistema di margini rigidi

L'incessante riscrittura dei bordi della città, e le modalità entro cui ciò avviene, costituiscono da sempre un'implicita narrazione urbana dalla quale è possibile trarre indicazioni preziose sui caratteri costitutivi di una data città. Il margine non rappresenta semplicemente una linea di demarcazione tra ambiti differenti. In esso, invece, si coagulano e rappresentano quell'insieme di rapporti fisici e immateriali che sono in grado di spiegarne la natura intrinseca. Il concetto di margine inoltre, e a differenza di quello di limite, confine o contorno, indica un ambito spaziale ampio e flessibile nel quale la condizione di transizione è caratterizzata da uno spessore tale da renderlo nel contempo contesto a sé (De Certau 1998; Sennett 2011). Per esempio, il margine di un foglio scritto spazialmente rappresenta solo una piccola distanza geometrica tra il contenuto del foglio e l'esterno. Ma a dispetto delle sue dimensioni ridotte, nel margine possono trovare posto annotazioni di ogni genere. Piccoli riassunti, schemi, gerarchie, domande, collegamenti, ampliamenti del discorso. A ciò si aggiunge il personalissimo catalogo di simboli grafici che ognuno di noi ha sviluppato negli anni, e che sancisce l'importanza, l'irrelevanza, il grado di contraddizione o l'ambiguità che una tale argomentazione assume per esempio ai nostri occhi. O quello più codificato, nel caso di una bozza, e che rimanda invece a eventuali errori, correzioni, richieste di chiarimento. Infine l'"orecchia", che per alcuni è una mutilazione espressione di scarso rispetto verso l'oggetto, mentre per altri solo un modo di marcare il segno o un punto importante di un testo.

Allo stesso modo, il margine urbano va inteso non solo come passaggio che porta "da" "a" – interno/esterno, vuoto/costruito, città/territorio – ma anche come spazio di riscrittura parallela della città, ambito di riflessione, rielaborazione e sperimentazione in

cui cogliere le peculiarità alla base delle sue configurazioni complessive. Le forme che si depositano in questo spazio di transizione intrattengono legami con tre ambiti: quello da cui provengono; verso cui protendono; il proprio. Il grado di relazione con gli ambiti è naturalmente variabile, così come l'autonomia che il margine può esprimere. La combinazione in intensità diverse di queste appartenenze determina l'infinito catalogo di variazioni nei margini di una città. Margini che, nel tempo, divengono tessuto consolidato di una città, ossia il "dentro" – nel senso di pagina stampata – a cui si accosterà un nuovo margine. In molti casi però, pur assorbiti in una configurazione consolidata, o confusi in stratificazioni successive, nella configurazione attuale di alcuni ex margini è ancora possibile cogliere la condizione provvisoria che in principio li ha caratterizzati.

L'area metropolitana di Helsinki è l'espressione a tutte le scale di una combinazione tra appartenenze e gradi di autonomia dei suoi margini e la cui origine condiziona ancora fortemente gli esiti e le forme contemporanee. Oggetto di un primo piano urbanistico concepito come parte soprattutto di uno scenario politico, e dove il suo farsi significativo avamposto sul Baltico ne costituiva l'obiettivo prevalente, importa dalle grandi capitali europee il tipico impianto caratterizzato da isolati a corte con relativa suddivisione funzionale (Phelps et al. 2006). Tuttavia, la formula di globalizzazione storica importata da Eherenström ed Engels della maglia regolare si confronta qui con un'orografia e un assetto naturale di grande impatto, dando luogo ad alcune peculiari e successive forme di adattamento e alterazione (Meller, Porfyriou 2016).¹

¹a prima è costituita dall'acqua, qui elemento dominante, la cui conquista da parte della città avviene attraverso continui rimodellamenti della linea di costa e annessioni successive. I bordi tra città costruita e acqua a Helsinki sono sempre stati oggetto di un disegno che ne privilegia lo stacco netto, dove il contatto è affidato a grandi suoli duri e geometrici che sanciscono più la conquista di un materiale sull'altro piuttosto che una graduale fusione. Una modalità che si estende anche ai suoi infiniti laghi, che una volta lambiti dalla crescita della città subito assumono un'accezione urbana tramite la ridefinizione del bordo, che li trasforma

in suoli liquidi compresi tra quelli duri della città costruita. La seconda modalità vede l'imporsi della città sull'ambiente naturale attraverso una crescita che procede per sostituzione di tasselli. La taiga è infatti un ambito naturale caratterizzato da una spazialità imponente, dove le foreste di conifere o betulle costituiscono una tridimensionalità che supera di gran lunga in termini di fisicità quella dell'ambiente costruito, cui quindi si alterna attraverso un criterio di scambio. Sezioni di foresta vengono scavati ed edificati, dando luogo a nuovi quartieri da subito inseriti in una naturalità da cui spesso risultano sovrastati. Gli stessi tasselli di verde inedito, una volta compresi nelle estensioni della città costruita, appaiono non come resti di un verde frammentato e intercluso ma come contrappunto tra parti edificate e non, come volumi densi che si avvicinano tra le densità medie o rarefatte della città in trasformazione (Clark et al. 2016).

La terza, si lega alla una serie di pianificazioni successive all'originaria, e che hanno avuto un impatto fondamentale nel rapporto tra crescita, infrastrutture e territorio. La Great Helsinki, concepita a partire dal piano mai adottato, ma comunque influente, elaborato da Elia Saarinen nei primi del novecento, e poi tendenza confermata nei progetti successivi per il territorio vasto di Helsinki, affida alla rete di nuove strade, porti e ferrovie uno scheletro a priori di sviluppo della città e del territorio vasto.² Le infrastrutture precedono quasi sempre le espansioni, costituendosi come substrato che anticipa a tutte le scale gli sviluppi successivi con un approccio che se da una parte esprime efficienza, dall'altra denuncia la limitatezza (Kristjánssdóttir 2017). La creazione di infrastrutture ad alta percorrenza come brani di autostrade, reti e anelli ferroviari, linee di metropolitana, bacini portuali, rappresentano infatti una forma anticipatoria di configurazione del territorio di decisivo impatto rispetto alla classica suddivisione di un'area in strade e che precede per esempio una lottizzazione. Se la concezione delle nuove espansioni della città si riduce quindi a una somma di conseguenze a ridosso dei suoi collegamenti a scala vasta, le nuove urbanizzazioni difficilmente possono evolvere dalla condizione di frammenti agganciati a un sistema. Per quanto pervasivo, equilibrato o incisivo possa essere concepito, questo scheletro infrastrutturale promuove

la concezione di un territorio urbanizzato dove ai collegamenti si affida l'intero compito di definire la configurazione della città, relegando i restanti materiali urbani alla sola funzione di oggetti che intorno a tale sistema si coagulano.

Connettività e frammentazione

L'area di Aviapolis (Vantaa) in cui il progetto si inserisce è un esempio esauriente dell'intersecarsi di tutte queste condizioni. Posta sul nodo di comunicazione più intenso dell'intera regione metropolitana di Helsinki è compresa tra l'anello autostradale trasversale Ring Road III, la Ring Rail Line e l'aeroporto, a cui si aggiunge una rete capillare di trasporto pubblico su gomma e che connette, oltre a una serie di centralità locali, anche il tessuto abitativo disperso di Vantaa e gli altri distretti.³ Sulle carte, Aviapolis si inserisce in quella che a tutti gli effetti può essere considerata un'area di margine, sul limite cioè tra Capital Region e Greater Helsinki e che, nello specifico, segna anche il passaggio tra territorio urbanizzato e foreste o aree rurali abitate.⁴ Rispetto al nucleo consolidato della città di Helsinki, l'area di Aviapolis costituisce la testata di un sistema eterogeneo caratterizzato da alcune continuità: il fiume Vantaa, un corridoio verde boscato e continuo che si innesta fino al cuore di Helsinki terminando nel centralissimo quartiere di Töölö, una serie di quartieri e centralità che si agganciano lungo l'autostrada Tuusulanväylä-Tusbyleden. Scendendo di scala, il sito del progetto è il nucleo libero di una sorta di anello composto da grandi edifici commerciali, di distribuzione o supporto logistico alle attività portuali e infrastrutture ad alta percorrenza. Vi è dunque un ulteriore ordine di margini con cui il progetto si confronta, ovvero la corona di grandi oggetti ospitati a loro volta in una sequenza di grandi suoli duri organizzati a parcheggio o stoccaggio.

Se spazialmente non vi è dubbio che ci si trovi in una condizione di passaggio tra ambienti profondamente differenti, va considerato però come le dinamiche alla base della formazione del territorio urbanizzato intorno ad Helsinki che abbiamo descritto producano infine degli ambiti talmente conclusi, definiti e accessibili da renderli immediatamente parte della vita della città. Le nuove aggiunte nella regione di Helsinki, infatti, risultano immediatamente emancipate da

quella usuale condizione di interregno urbano – il margine, appunto – entro il quale per un tempo lungo o breve un nuovo brano di città viene assimilato in modo più o meno conflittuale. Ma qui, assume invece e da subito il ruolo di "pagina stampata". Se da un lato questo mette in luce un virtuoso sistema di efficienze, dall'altra introduce alcuni innegabili gradi di rigidità urbana.

L'aeroporto costituisce la dimostrazione più evidente di ciò. In virtù dei suoi collegamenti fittissimi sia a scala vasta sia locale, è percepito e utilizzato dalla città metropolitana non solo come un luogo di partenza o arrivo ma anche come risorsa per la vita quotidiana, luogo dove da tutta la regione ci si reca nel quotidiano per usufruire dei servizi collettivi e commerciali che lo hub contiene.⁵

A queste due scale si aggiunge quella globale. L'aeroporto di Helsinki rappresenta infatti la porta tra Europa e Oriente, con un traffico di 17 milioni di passeggeri all'anno di cui 14,5 da voli internazionali, e un massiccio piano di espansione in corso che innalzerà il traffico passeggeri fino a 20 milioni di unità aggiungendo anche un terzo terminal ai due esistenti (Gaborit 2010).

I margini espliciti e impliciti con cui il progetto si è trovato a dialogare si sono quindi rivelati molteplici e profondamente differenti per natura, scala, funzionamento. Ma il piano più insidioso sul quale esso si è trovato a interagire è l'insita frammentarietà che distingue ogni margine alle diverse scale, e che l'estrema connettività e definizione urbana utilizzata nel concepire il nuovo tendono a nascondere.

InsideOut. Un pattern trasformativo per Vantaa

Le considerazioni sin qui formulate costituiscono la base entro cui ha preso forma la proposta progettuale "InsideOut" per il concorso "Aviapolis Urban Blocks", e che proprio sul concetto di margine ha basato la gran parte della sua strategia urbana. Al margine come categoria analitica per interpretare l'assetto contemporaneo dell'area urbanizzata di Helsinki e i suoi fenomeni di diffusione, o le sue fratture interne, i fenomeni antropologici e sociali d'inclusione e di esclusione, di globalizzazione e localismo, si è attribuito anche il significato di luogo dove sperimentare nuove spazialità urbane. Inteso in tal modo, abbiamo ritenuto potesse giocare un ruolo

rilevante nella composizione delle relazioni dell'organismo urbano nel suo complesso.

Il bando di concorso aveva tra le sue richieste principali lo sviluppo di un'urbanità forte, capace cioè di rendere il luogo del progetto un brano di città intenso, una centralità a molte facce e in grado di rompere la separazione funzionale che in molti punti caratterizza il distretto di Vantaa. In seguito a ciò, il suggerimento a riferirsi alle forme insediative consolidate di Helsinki caratterizzate dalla successione di isolati chiusi a corte con fronte continuo su strada e racchiusi e domestici all'interno dell'isolato. Tuttavia, abbiamo ritenuto tale associazione scontata e rigida, soprattutto incapace di sviluppare al meglio alcuni altri aspetti che il bando promuoveva, tra cui l'eterogeneità e la necessità di rapportarsi a materiali urbani contestuali che inducevano a molti i salti di scala.

A partire dalla decisione di smarcarsi criticamente da eventuali ripetizioni di forme e tessuti consolidati ha origine l'impianto che il progetto propone, e che rappresenta il tentativo di sviluppare un pattern insediativo caratterizzato da una medio-alta densità in grado di trasmettere una forma originale di centralità attivando, nel contempo, un dialogo con le diverse essenze del contesto urbano di Vantaa. La struttura urbana proposta ha l'obiettivo di rafforzare i molteplici valori urbani potenziali che sono intrinseci nel contesto, sperimentando una sorta di inversione della relazione tra alcune delle dualità che contraddistinguono questo ambiente urbano. Nello specifico, si è deciso di mettere in discussione le relazioni che abitualmente identificano pieni e vuoti, spazi interni ed esterni, ambienti naturali e artificiali, privati e pubblici, strade ed edifici, esplorando forme alternative di convivenze e prossimità spaziali. Gli spazi tra interno ed esterno diventano in tal modo gli elementi significativi del progetto: l'attenzione è quindi posta alle successioni, alle continuità, alle compenetrazioni dei luoghi che avvengono attraverso una serie di elementi di mediazione alle diverse scale e che filtrano, connettono, agganciano, legano. Ma anche di una maglia ordinatrice dello spazio, ed entro la quale tali elementi contribuiscono a comporre diverse e flessibili configurazioni.

L'interno e l'esterno diventano un unicum, pur conservando i rispettivi caratteri specifici. I luoghi dell'abitare, della socialità e del



Figura 1— L'inversione della tradizionale relazione tra strade e spazi pedonali, spazi privati e pubblici, interni ed esterni è l'occasione per abitare in modo nuovo il margine, introducendo dialoghi urbani pervasivi

lavoro si fanno invece protetti, ma articolati in modo tale da garantire sempre una forte fluidità tra paesaggio esterno e dimensione interna.

Il progetto del margine non si confronta quindi con un bordo inteso come semplice linea di divisione o di passaggio priva di una propria identità, bensì con uno spazio che ha un proprio spessore abitabile e una sua autonomia figurativa, dove dar luogo all'integrazione delle differenze. Il margine è infatti qui concretizzato attraverso una spazialità interscalare e frattale, con forme inserite una nell'altra: dai limiti dell'area che si relazionano con gli assi stradali, alla facciata di un edificio e gli spazi interni verso cui si apre, il margine assume diverse dimensioni e interviene modificando il territorio e gli spazi dell'urbanità a scale differenti. Concepito in modo tale da introdurre caratteri di delimitazione e/o permeabilità, è stato modulato attraverso accezioni forti o deboli a seconda delle relazioni di chiusura e apertura che intende definire tra gli elementi con cui viene a contatto.

L'area è stata re-immaginata attraverso dei "clusters" di diverse dimensioni e formati dati dalla combinazione di diverse tipologie di edifici. Questi sistemi si appoggiano su di un "suolo duro" e fortemente attrezzato che si estende e si apre al di sotto di essi allargandosi a tutta l'estensione del sito di progetto. I "clusters", che si articolano con diversi spessori lungo i bordi di aree rettangolari o quadrate, contengono al loro interno le aree verdi che divengono così delle sorte di cuori ambientali raccolti entro i loro margini permeabili.

Lungo questi bordi e rivolte verso il grande suolo sono state concentrate le attività commerciali, gli spazi pubblici e collettivi, alcuni dei quali si sviluppano dal piano terra su

doppie altezze sempre rivolgendosi verso l'esterno. Ciò contribuisce a rendere ogni "cluster" una sorta di anello di intensa attività, un continuum che emana la propria vitalità riverberandola sul nuovo suolo urbano esteso mantenendolo vivace e carico di elementi di urbanità. Allo stesso tempo, i "clusters" proteggono i parchi interni custodendone il carattere più intimo di giardini collettivi, spazi di prossimità e altri spazi attrezzati per funzioni rivolte sia ai residenti sia ai fruitori esterni. Porzioni di questi, infatti, sono collegati direttamente agli edifici, in modo da innescare forme locali di socialità e di condivisione come per esempio nel caso di orti indoor, serre attrezzate, saune, palestre, spazi di studio e gioco per i giovani.

La nuova struttura urbana proposta come supporto alla città pubblica è articolata in quattro livelli in diretto rapporto tra loro. Si dividono in quelli prettamente appartenenti al suolo urbano attrezzato e quelli della rete paesistica ed ecologica, entrambi con regole e principi che ne delimitano i confini reciproci o gli agganci. Sono ambienti dove il progetto innesca margini di permeabilità dei bordi sia per mitigare eventuali contrasti che per valorizzare auspicabili sinergie di prossimità. Il primo livello è costituito dal suolo pubblico sul quale i "clusters" sono localizzati. È concepito come un substrato urbanizzato diffuso nel quale le strade, i parcheggi interni ed esterni, i passaggi pedonali, i campi da gioco, i filari di alberi, le piazze, i piccoli padiglioni per i servizi locali e altri componenti collettivi sono messi in relazione tra loro da una superficie uniforme, regolata da un modulo dimensionale a griglia nel quale si disciplina la grammatica compositiva di ogni elemento e la distribuzione nello spazio, in una configurazione che va oltre la tradizionale divisione in strade e blocchi.

A questo livello uniforme ma al tempo stesso complesso e articolato se ne sovrappone un secondo dato dalla la struttura fortemente definita di un "corridoio verde" che lo attraversa. Si tratta di uno spazio le cui forme nascono dal rapporto con i contorni del canale d'acqua presente nell'area, e di cui è stato rimodellato l'andamento riprendendo quel rapporto peculiare tra acqua e suolo di cui si è descritto in precedenza. Il sistema verde, che si costruisce anche come elemento di rispetto e adeguamento alle condizioni preesistenti del territorio, garantisce la continuità con i sistemi ecologici esistenti ad alta scala, oltre a costituirsi come zona di esondazione, esigenza fondamentale del contesto ambientale finlandese.

Il terzo livello che va a comporre la struttura del suolo urbanizzato è costituito da elementi puntuali denominati "Atomi" che costituiscono dei poli di particolare rilevanza per il loro valore funzionale e sociale. Il programma di funzioni sociali e le urbanizzazioni secondarie previste nell'ambito dell'intervento, come asili e scuole, sono stati suddivisi e posizionati in tre punti strategici dell'area, in modo da diventare un sistema collettivo pervasivo. Nei due elementi lungo il canale nel parco si trovano la scuola primaria (per i bambini dai 7 ai 12 anni) e la scuola secondaria (per i ragazzi dai 13 ai 15 anni). Il terzo elemento è situato nel parco circondato da un frutteto, e comprende l'asilo (per i bambini da 1 a 6 anni) e il suo giardino dedicato e protetto, a cui si aggiungono delle strutture per i giovani e la libreria di quartiere.

Infine, il livello costituito dal sistema dei parcheggi i quali, date le specifiche condizioni ambientali di costante irrorazione del terreno, sono stati concepiti tutti fuori terra, optando per sistemi organizzati in tre tipologie. Due i sistemi robotizzati, uno costituito da tipologie a silos inseriti nelle parti più boscate dialogando con la forte verticalità delle conifere inserite nel suolo duro a est e nord dell'area di progetto; il secondo parcheggio robotizzato è stato invece intagliato all'interno degli edifici a stecca, costituendosi in un inserimento verticale che si presta anche, data l'ubicazione, ad alcune possibilità di parziale uso alternativo o anche riuso in una prospettiva di dismissione del traffico veicolare, come per esempio orti automatizzati o estensione di parti delle abitazioni tramite piccoli balconi vetrati. Altri parcheg-

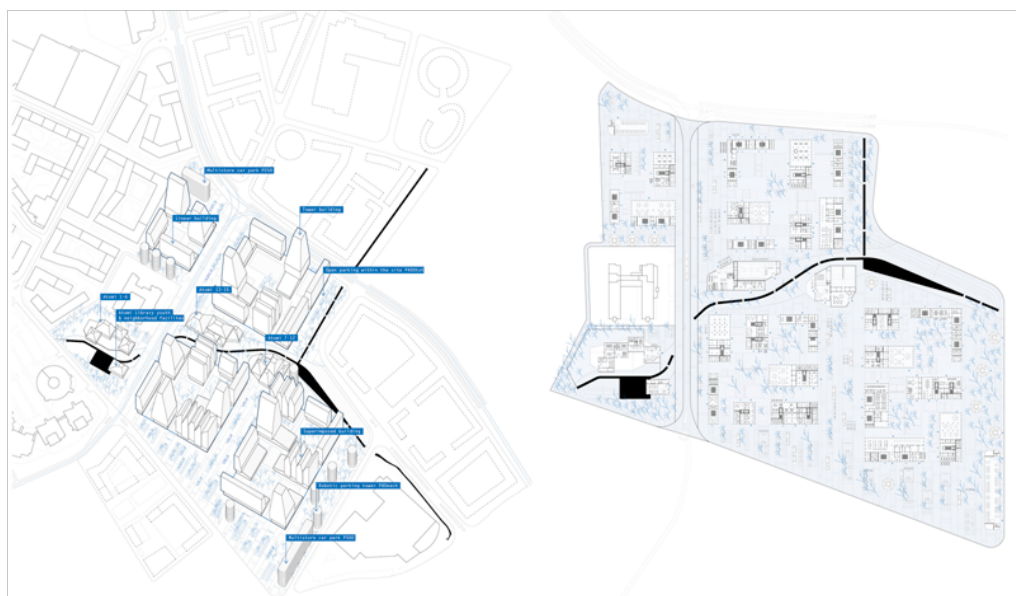


Figura 2 – Il pattern trasformativo di InsideOut è articolata a partire da "clusters" permeabili innestati su un suolo pubblico continuo

gi a edificio sono invece stati posti in punti strategici di ingresso alla grande superficie dura. Tale superficie ospita anche tracciati del tram e alcuni posti auto utilizzabili nei mesi estivi, e ibridati con playground o piccoli mercati scoperti.

Nuovi tipi di margini per la città contemporanea

Il progetto InsideOut è promotore della capacità di innescare dialoghi alla scala urbana e territoriale attraverso la definizione di nuovi tipi di margini. Con tale accezione si intendono delle strutture aperte, identificabili e in grado di connettere territori, di accogliere e orientare flussi alla scala locale e globale, di fare convergere i desideri e le aspettative di chi li abita e di chi li attraversa, opponendosi così di fatto alla proliferazione di nuovi "limiti rigidi" attivi sul piano spaziale e pertanto anche sul piano sociale, culturale e di definizione dell'identità urbana.

L'articolo cerca di chiarire il modo in cui la proposta progettuale per il futuro di Aviaopolis metta in discussione, ripensi o, per meglio dire, inverta e ribalti la prospettiva consolidata di alcune dualità di questo contesto urbano come ad esempio pieno/vuoto, pubblico/privato, naturale/artificiale, interno/esterno. Proprio il sovvertimento di queste logiche ha permesso la definizione a più scale di nuovi tipi di margini, contribuendo nel contempo alla messa a fuoco di nuovi sguardi in grado di interpretare la condizione contemporanea area metropolitana di

Helsinki e delle sue complesse e stratificate relazioni a scala territoriale e globale. Per ciò che concerne le relazioni di Helsinki a scala globale, si è segnalato quanto queste risultino attualmente garantite in primo luogo dalla presenza dell'aeroporto internazionale di Helsinki-Vantaa, il quale a sua volta non vive solo di flussi intercontinentali ma anche – e inevitabilmente – di scambi con le reti locali. A questo proposito, nel momento in cui in tutto il mondo gli aeroporti stanno aumentando la loro influenza a scala globale (Hirsh 2016), questo progetto ha voluto rimarcare anche il valore del loro impatto a scala locale. Un aspetto cruciale, che a Vantaa assume ulteriore significato dato l'inserimento dell'aeroporto in un contesto comunque attivo e in forte trasformazione come quello dei margini dell'area metropolitana di Helsinki. In ultima analisi, le considerazioni proposte a partire dalle scelte spaziali specifiche che il progetto InsideOut ha adottato cercano di offrire alcuni spunti di riflessione sul senso del margine nella città contemporanea considerando con attenzione le condizioni peculiari di ogni contesto e come esse siano alla base di alcune differenze territoriali importanti. Se infatti vi sono alcuni elementi e dinamiche che accomunano tutti i margini urbani, è altrettanto vero che approfondendone la formazione emergono tratti in base ai quali è possibile tracciare importanti distinzioni. Seguendo questa prospettiva, il progetto si dimostra non solo un mezzo per trasformare la città, ma anche un potente strumento

interpretativo capace di comprendere la natura di un margine, l'entità spaziale a cui questo appartiene, le differenti scale con cui interagisce e le componenti urbane con cui si relaziona. Pertanto, l'indagine accurata sui nuovi bordi, limiti e margini della città non può arrestarsi a descriverne le caratteristiche attuali, ma deve necessariamente spingersi a esplorare quali sono i processi e le dinamiche che li hanno determinati. L'obiettivo di tali indagini deve, laddove possibile, concentrarsi nella proposta di modelli di relazione alternativi e sperimentali, che ne promuovano la flessibilità, la permeabilità e la spazialità complessa, condizionando il futuro delle strutture urbane e degli ambiti su cui insistono. Il tipo di indagine attiva coinvolta da un progetto ricopre un ruolo ancora più determinante se si considera il profondo stato di frammentazione a cui è sottoposta la città contemporanea, e che rende la stessa identificazione del margine un'operazione complessa data la sua coincidenza, nella maggior parte dei casi, con il frammento stesso.

1. Elaborato sotto la dominazione russa, il piano di Ehrenstrom ed Engels viene definito tra 1812-1817. Oltre alla struttura a isolati è previsto un forte rimodellamento della costa, il tracciato dell'Esplanadi e del Boulevardi, i due assi intorno al cui orientamento ruota tutta la struttura della città.
2. Elaborato da Elial Saarinen tra il 1915-1917 si conclude nel momento in cui la Finlandia dichiara l'indipendenza dalla Russia. Si tratta di un piano fortemente influenzato dagli esiti del concorso per la Grande Berlino del 1910.
3. La Ring Rail Line è un anello ferroviario quasi interamente in tunnel di 18 km e che connette in modo diffuso la Capital Region di Helsinki.
4. La Capital Region è formata dai distretti di Espoo, Vantaa (dove si situa l'aeroporto), Helsinki e Kauniainen, con una popolazione totale di 1.150.000 abitanti in 770 km². Attorno a essa, altri 10 distretti compongono la Greater Helsinki, con una popolazione totale 300.000 abitanti distribuiti in quasi 3.000 km².
5. Il treno della Ring Rail Line viene utilizzato non solamente dai pendolari ma come connessione puntuale all'interno dell'area metropolitana di Helsinki e attraverso cui accedere anche alla vasta rete diffusa di trasporti trasversali dell'area. Connette il cuore della capitale con l'aeroporto in meno di mezz'ora, e in pochi minuti i centri principali della Capital Region.

References

- Clark, P., Niemi, M., Nolin, C. (2016) *Green Landscapes in the European City, 1750-2010*, Routledge, London and New York
- De Certau, M. (1998) *The Practices of everyday life*, University of California Press, Los Angeles
- Gaborit, P. (2010) *European New Towns: Image, Identities, Future Perspectives*, P.I.E. Peter Lang. Editions Scientifiques Internationales, Brussels, pp. 36-38
- Hirsh, M. (2016) *Airport Urbanism: Infrastructure and Mobility in Asia*, University of Minnesota Press, Minneapolis
- Kristjánsdóttir, S. (2017) *Nordic Experiences of Sustainable Planning: Policy and Practice*, Routledge, London and New York
- Meller, H., Porfyriou, H. (2016) *Planting New Towns in Europe in the Interwar Years: Experiments and Dreams for Future Societies*, Cambridge Scholars Publishing, Cambridge (UK)
- Phelps, N., Parsons, N., Ballas, D., Dowling, A. (2006) *Post-Suburban Europe: Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*, Springer, Berlin
- Sennett, R. (2011) "Boundaries and Borders", *Living in the Endless City: The Urban Age Project*, Phaidon, London, pp. 324-331

La periferia del margine al centro della rinascita urbana

Nicole Caruso

Abstract

La perdita della circoscrizione della città pone l'interrogativo sul suo destino, è quanto emerge dall'intervista di Francesco Erban a Leonardo Benevolo in "La fine della città". A proposito di limite della città, Armando Sichenze sostiene che è *l'architettura che preesiste a quella particolare organizzazione insediativa che chiamiamo città*, mentre Franco La Clecla scrive che *Le città, nel frattempo, crescono per spinte interne, non solo negli slums e nelle favelas, ma nel ritorno ad una richiesta di spazio pubblico che si manifesta nei grandi eventi di piazza, da Gezi Park ad Occupy Wall Street*. Il dover sopprimere alla crescente esigenza abitativa si manifesta nei grandi interventi di espansione urbana residenziale o nella riqualificazione dei preesistenti periferici. Quest'ultimi considerati a lungo il limite non solo planimetrico, ma anche sociale delle città, hanno oggi un ruolo di centralità in quanto tessuto vivo abitato. L'housing sociale inteso come edilizia residenziale sociale, non più pubblica, fa ripensare la progettazione dell'emergenza abitativa. Dall'Ucraina alcuni casi di studio.

I non luoghi

Importanti riflessioni sul ruolo dell'architettura legata all'urbanistica scaturiscono dalla lettura di libri come "La fine della città" di Leonorardo Benevolo sul ruolo della architettura e su come essa sia multidisciplinare "perché lo scopo che questa disciplina si pone, vale a dire migliorare anche solo di poco l'ambiente fisico in cui vive la gente," per cui il suo operare non può essere non correlato o di supporto alla gestione urbana dell'amministrazione pubblica e dagli strumenti urbanistici attuativi. A tal proposito Armando Sichenze nella sua pubblicazione "Il limite e la città. La qualità del minimum urbano sul limite dell'edificio dalla Grecia antica al tempo della metropoli" si propone con due livelli di lettura ossia "Non è detto infatti che una cultura del limite debba dar luogo soltanto a quella forma storicamente determinata del popolamento che chiamiamo città" "alla nozione del minimum urbano" "Già la campagna e la metro-

poli, i termini estremi ed esterni tra i quali oscilla il tempo della città, ampliandosi nello spazio o contraendovisi, sono altre forme di organizzazione dei modi di vita. Ad un secondo livello più approfondito di lettura, la storia degli "inizi di città" dà luogo, intrecciandosi con gli atti costruttivi della delimitazione, alla nozione del minimum urbano; qui proposta in una teoria di esempi, anche come una possibile introduzione alla storia del progetto degli spazi abitati. Ma sono le aree urbana sorte oltre i consueti limiti territoriali a sorprendere di essere il cuore propulsore della città moderna, come scrive nella sua aspra critica di Franco La Clecla nel suo libro *Contro L'Urbanistica* al capitolo 1 *il ritorno nel corpo* dove scrive su Instabul "Eppure pochi mesi dopo è scoppiato Gezi Park. E anche qui, chi potrà prevedere che un luogo della città, un luogo per altro molto anonimo, uno snodo urbano sgraziato con un piccolo giardino sopraelevato, potesse diventare il simbolo di una "ripresa" della città da parte delle persone?" proseguendo poi: "oggi sono proprio le "grandi città" e spesso i loro "non luoghi", che urbanisti, sociologi e antropologi, pensano essere il luogo assoluto dell'anonimato, a manifestare un modo politico diverso di esserci." La sua aspra critica da antropologo all'urbanistica può trasformarsi in spunto di riflessione, se si parte dalla consapevolezza che "la città è un risorsa irrinunciabile, proprio perché è nella quotidianità dei suoi spazi privati o pubblici, che si esercita la capacità di migliorare le proprie condizioni di vita."

Dalla pianificazione socialista al social housing

Rivolgendo come La Clecla lo sguardo ad Est si nota che è lì che in particolar modo i capovolgimenti politici hanno cambiato e molte volte ridisegnato i volti delle città e dei loro margini. A tal proposito una nuova chiave di lettura dei quartieri residenziali viene dall'ex URSS. Nel caso specifico dell'architettura residenziale ucraina, "l'architettura dell'abitare" secondo la definizione che ne dava negli anni cinquanta Michele Valori, ha subito un rapido passaggio da pianificazione socialista al social housing attuale. Per decenni i micro-rajon ("microdistrict") sono stati associati agli alloggi nei "palazzoni" costituiti da elementi prefabbricati in calcestruzzo. Dagli anni 1950 in avanti, questa è stata la sola forma concepita di alloggio in Russia e nelle al-

tre nazioni comuniste, palazzoni parte di un unicum di un progetto globale di spazi urbani e di costruzioni modulari, usando i tradizionali metodi standard frutto di una pianificazione su grande scala "ripetitiva". Nel processo di caduta della vecchia iconoclastia sovietica e con la progressiva modernizzazione in corso, gran parte della prima generazione di alloggi standard è stata demolita per dare posto ad una nuova. La nuova progettazione di alloggi residenziali in Ucraina si divide oggi in due categorie sul mercato immobiliare: alloggi a prezzi accessibili ed appartamenti case/vacanze. La rinascita urbana a partire dalla varietà di proposte progettuali e d'azioni di riqualificazione urbana/risparmio energetico sono i segni del dover soddisfare le esigenze di una nuova committenza. In tali progetti grande attenzione è posta all'organizzazione del verde e degli spazi comuni. L'osservazione di tali nuovi "complessi residenziali di appartamenti" già realizzati e/o in corso di realizzazione o progettuali mostra una nuova identità architettoniche degli edifici più attenta agli involucri ed allo stesso uso dei colori delle facciate al comfort abitativo degli appartamenti al suo interno, non più ridotti al minimo degli ambienti per il living. Tale politiche abitative insediative sono frutto del cambiamento di un'edilizia residenziale che da pubblica diventa sociale. Tra gli enti ucraini con responsabilità sociale per la progettazione dei complessi residenziali vi è la "Ukrbud". La società statale di costruzione ucraina "Ukrbud" è stata istituita dal Gabinetto dei Ministri nel 1991 come ente successore del Ministero della Costruzione della Repubblica Socialista Sovietica Ucraina. Tre anni dopo è stata delegata alla gestione operativa e strategica di tutte le imprese ed organizzazioni di costruzione del Ministero ucraino delle costruzioni. La società è costituita da istituti di progettazione, società di costruzione e installazione, che conduce la sua storia fin dagli anni '30 del XX secolo. A questa organizzazione fanno riferimento imprese di diverse proprietà situate nelle principali città dell'Ucraina che garantiscono l'attuazione di progetti di varia complessità, senza restrizioni territoriali. La società "Ukrbud", leader nel mercato delle costruzioni di Kiev, pone la sua attenzione alla tutela dell'ambiente ed alla sostenibilità dei suoi progetti con responsabilità sociale. Alcuni esempi di ipotesi

progettuali sono riscontrabili sul sito web dove vengono mostrati i loro complessi residenziali che mostrano come la società sia uniformemente rappresentata in tutte e tre le categorie popolari di alloggi - "economia", "comfort" e "business". Tre di questi sono stati ribattezzati con la sigla LCD che sta per complesso residenziale: il progetto "Pectoral" nel quartiere Svyatoshinsky di Kiev ha delle caratteristiche costruttive ben diverse dai precedenti costruiti in quell'area, tra i primi realizzati con un rivestimento esterno con finiture di intonaco colorato, pavimento con isolamento acustico, installazione di più ascensori, mentre all'interno degli appartamenti sono state installate porte metalliche rinforzate con sovrapposizione di pannelli a tre cerniere, tre anelli di tenuta e due serrature. Mentre negli spazi di uso comune sono montati non solo lampade a risparmio energetico, ma anche sensori di luce. Dall'esterno il palazzo dovrebbe essere facilmente riconoscibile per la sua espressiva facciata di diversi colori. In una zona centrale della città sta sorgendo il complesso residenziale "Novomostickiy", ancora in fase di costruzione nel quartiere Podolsky della capitale ucraina. Si tratta di 20 piani con cinque sezioni abitative per piano. La parete esterna ha subito un processo d'isolamento, oltre all'installazione delle vetrate delle facciate ed il rivestimento con mattoni rossi. Accanto alle recenti costruzioni si accompagna l'attività della Società di restyling per dare nuove volti agli edifici preesistenti avvalendosi anche qui della collaborazione di un team specializzato AVG in design, architettura, che è in grado di combinare modernità con originalità e riconoscibilità. E' il caso del complesso residenziale "Charivna misto" dove è intento progettuale l'armonia con l'ambiente, il display LCD, che si trova anche nella zona Darnytskyi, deve unirsi con le dinamiche della vita moderna. Il risultato degli sforzi dei progettisti era la facciata, basata sull'idea di un codice a barre. Ma non è l'insieme in bianco e nero di serie di strisce recanti le informazioni di riferimento, ma un nuovo codice a barre luminoso e positivo nei valori che "cifrati" stanno per famiglia, comfort e rispetto dell'ambiente. Questa formula architettonica utilizzata nella progettazione è sottolineata dall'uso dei colori arancioni e verdi. Gli specialisti di AVG nel quartiere di Holocenevsky mettono la massima enfasi sull'architettura del com-

plesso usando un concetto di colore simile al "Charivniy Mist" - ogni sezione ha una soluzione di colore unica, ma fa parte anche della composizione complessiva. Per riflettere il dinamismo della vita in un grande complesso moderno, gli inserti di colore sono resi più luminosi possibile. Questa combinazione sottolinea il contrasto tra l'area circostante verde e l'infrastruttura casa sviluppata del complesso, incluso, per esempio, questi "chip" come ascensori esterni per la comunicazione con la metropolitana. Oggi sono 28 progetti in tutta la capitale. Il nuovo complesso residenziale "Shevchenkivskyi" nel quartiere Shevchenko della capitale è in costruzione in una posizione strategica perché dotato di efficienti infrastrutture. Accanto al complesso si trovano centri commerciali e di intrattenimento, aree ricreative e verdi. Inoltre, la vicinanza di strutture sociali e culturali, vale a dire scuole, asili nido, centri di sviluppo per la prima infanzia, club di fitness, cinema, filiali bancarie e supermercati, lo rendono comodo e confortevole per le famiglie con bambini. Il "Shevchenkivskyi" si distingue da altri edifici moderni della capitale con un ricco layout di appartamenti moderni d'alta qualità di costruzione e architettura, che soddisfa pienamente gli standard degli alloggi di lusso. Particolare attenzione merita la riqualificazione del quartiere Obolon per la sua ubicazione all'interno del territorio urbano della città di Kiev e nella vicinanza del fiume Dnepr, vicino a cui sono stati costruiti nuovi edifici con confortevoli appartamenti. Premettendo che l'Obolon (1) è un quartiere storico sulla riva sinistra del fiume Dnepr, costruito durante il periodo sovietico per soddisfare la richiesta crescente di abitazioni che comprendeva 15 micro quartieri, progressivamente in aumento, da quando nel 2000 è iniziata la seconda ricostruzione del quartiere lungo il fiume. Oggi appartiene amministrativamente al distretto omonimo Obolon, creato dopo la dissoluzione dell'URSS. L'Obolon così da "quartiere residenziale di massa" è diventato un polo di attrazione come zona residenziale. I nuovi appartamenti sono anche costosi, anche se più conveniente di quelli al centro. Uno yachting club sia per bambini che per adulti, è stato aperto nel 1990, e negli ultimi anni durante la riqualificazione molti dei laghi dell'Obolon sono stati ripuliti e bonificati, al fine di rendere l'area circostante più attraen-

te. La zona più vicina al fiume è oggi un popolare luogo di relax per i cittadini di Kiev. Il panorama del "nuovo" Obolon riflette molto "l'evoluzione dell'abitare" dalla concezione dell'alloggio da "casa domestica tradizionale" ai quello di "appartamento confortevole secondo nuovi standard abitativi". Il quartiere è stato costruito nel 1970 come *microquartiere* di Kiev, ma purtroppo su terreno sabbioso, per soddisfare la crescente crescita della città. A causa della composizione del terreno, al momento della sua formazione la maggior parte degli edifici non potevano contare più di nove piani in altezza, causa la composizione sabbiosa del terreno vi sono stati piantati molti più alberi rispetto ad altre parti della città. Questo ed altri motivi originariamente rendevano il distretto residenziale Obolonsky non molto prestigioso. Dopo la caduta dell'Unione Sovietica, con l'approvazione della legge di riduzione dei distretti amministrativi sono stati creati nuovi confini e sono stati creati nuovi nomi per delimitarli. Il distretto Obolon ha così inglobato territori dal distretto *Minskyi*, che talvolta è ancora oggetto di tale nome. Il nome deriva dal termine *Obolon* ucraino, parola che si traduce approssimativamente come "pianura". La sua popolazione attuale già è destinata a crescere progressivamente. Di recente progettazione ed ancora in corso d'opera è all'interno dell'Obolonsky il complesso "Lake House" (2) iniziato nel 2016 dalla già citata Società ucraina statale di costruzione "Ukrbud" prevede di essere completato nel 2019. Incaricato dello sviluppo del progetto è la LLC "UKRBUD DEVELOPMENT". Complesso residenziale "Lake House" si sviluppa in due sezioni su 25 piani. L'edificio è costruito in mattoni provvisti di uno strato d'isolamento. Oltre alla comoda ubicazione nei pressi della stazione della metropolitana Minskaya e della sua ala con il centro commerciale "Dream Town", gli alloggi una volta completati beneficeranno oltre di condizioni di vendita facilitate, dei vantaggi di poter fruire delle seguenti attrezzature: i campi sportivi per bambini, un'ampia scelta di alloggi ai piani delle unità abitative, distanza di 1 km dalla SEC "Dream Town" e di 800 metri dalla SEC "Metropolis", a 850 m dalla stazione della metropolitana "Obolon", a 200 metri dal supermercato "Silpo", nelle vicinanze asili e scuole. Dal punto di vista infrastrutturale il complesso residenziale è vicino ad un conveniente nodo d'in-

terscambio di trasporto, senza tralasciare la pittoresca vista sul lago Andreevskoe (per gli alloggi ai piani superiori). La combinazione del silenzio delle periferie e la lontananza del ritmo caotico della capitale sembrano essere i leit motiv della propaganda di vendita di questo nuovo quartiere. La periferia del margine al centro della rinascita urbana offre non solo relax abitativo, ma anche "intrattenimenti", che lontani dallo stile di vita sovietico sono lo shopping e il trascorrere i pomeriggi in famiglia in un centro commerciale. Il risparmio energetico ed il rispetto ambientale sono i cardini del progetto che prevede così la costruzione di un edificio residenziale di 25 piani con un parcheggio sotterraneo sulla strada Maresciallo Malinovsky, 2-a nel distretto Obolonsky di Kiev. Il territorio su cui è costruito il complesso è in condizioni naturali e climatiche favorevoli a causa della presenza di verde e per la lontananza delle industrie fonti di emissioni nocive. Il progetto prevede un miglioramento completo delle aree cortile dei complessi residenziali: la creazione di giochi per bambini e campi sportivi, aree ricreative per adulti ed aree agricole. Si prevede inoltre di riqualificare la riva del Lago Bogatyrskoye (Andreevskoye). La parte residenziale della casa parte dal terzo piano. Tutti gli appartamenti dispongono di piani di pianificazione indipendenti. Nella sezione residenziale n. 1 si trova un dispositivo per tre ascensori, nella sezione 2 ci sono due ascensori. Per quanto riguarda l'architettura dell'edificio, qui le sobrie facciate sono il risultato di una combinazione di colori in colori vivaci con elementi di stile "hi-tech" e largo uso di vetro, che permette l'integrazione complessa con l'ambiente circostante, senza però perdere l'individualità e l'integrità dei volumi. Il materiale principale della decorazione esterna della facciata è l'uso di intonaco esterno per facciata del tipo "bagnato" del sistema "BAUMIT" e l'isolamento termico esterno ottenuto mediante rivestimento di lastre di lana di roccia del tipo "WENTIROCK". Il Teremki è un quartiere storico sulla riva destra del fiume Dnepr, al suo interno include due microquartieri che prendono il nome di Teremki I (1980) e Teremki II (1970). Oggi appartiene amministrativamente al distretto Holiivskyi. Il nome Teremki deriva dal nome del villaggio, che qui vi sorgeva, quando quest'area non era ancora annessa a Kiev. Nonostante quanto



si suggerisca la numerazione che gli è stata attribuita per distinguerli, il microquartiere I è più recente del II, il Teremki II fu costruito nel 1970, mentre il II esattamente dieci anni dopo nel 1980. I microquartieri Teremki I e II sono oggi tra aree più densamente popolate di Kiev, caratterizzato da edifici residenziali in linea o a corte costituiti dai "blocchi prefabbricati" i cosiddetti "pannelli" sovietici. Tuttavia, nonostante la presenza di spazi comuni e la dotazione di: parcheggi, aree verdi, la presenza di un parco gioco per i bimbi e della scuola elementare e pure l'apertura di grandi centri commerciali, l'area era difficilmente raggiungibile dal centro perché non era ancora collegata con la metro. Oggi invece l'apertura della stazione metro Teremki nel novembre 2013, a completamento della linea Kurenivsko-Chervonoarmiyska della metropolitana, costituisce l'estremità meridionale della linea metro, situata poco dopo la stazione Ipodrom e risulta essere il completamento di un progetto preventivamente pianificato. Il nuovo progetto del complesso residenziale "Teremki" (3) fa della posizione del quartiere, per lungo tempo considerata un elemento di connotazione negativa, un punto di forza. I progettisti ne identificano l'ubicazione come il luogo ideale per una

vita tranquilla e confortevole. A Kiev, ci sono infatti poche costruzioni che sono circondate dal verde dei parchi e delle foreste: Il complesso è vicino al quartiere di "Torri", che concentra al suo interno tutte le infrastrutture necessarie: asili, scuole, scuole superiori, centri di creatività, saloni di bellezza, banche, bar e ristoranti. Abbastanza vicino al complesso c'è anche uno dei migliori ospedali funzionanti in Ucraina, Feofaniya. In questa area sarà presto aperto il più grande centro commerciale dell'Ucraina "Repubblica". Nel complesso "Teremky" è previsto un parcheggio sotterraneo, dotato di moderni sistemi antincendio, ventilazione e protezione 24 ore su 24. Aree gioco per bambini e campi sportivi, area attrezzate a verde con alberi da frutta e piante ornamentali, prati verdi con panche comode, sono tutti gli elementi parte del comfort previsto nel futuro complesso Teremky. Nelle previsioni d'uso dei primi piani degli edifici ci sono le destinazioni commerciali per adibirli a vari servizi come: salone di bellezza, farmacie, banca, istituto medico con ufficio dentale, consulenza legale, negozio di alimentari, club fitness, centro di sviluppo per bambini, scuola di lingue straniere. Inoltre, Teremky avrà un asilo statale, una banca, un istituto medico con studio dentistico, un ufficio di consulenza legale, un negozio di alimentari, un club di fitness, un centro ludico per bambini ed una scuola per l'apprendimento delle lingue straniere. Il completamento della costruzione è prevista entro il terzo trimestre del 2018. Il "Teremki progetto Torri" è della società "Intergal-Bud", fondata nel 2003 a Leopoli oggi rappresenta una delle più grandi società immobiliari in Ucraina. Dalla sua costituzione ad oggi "Intergal-Bud" ha subito un rapido sviluppo ed ha conquistato una posizione di primo piano nel mercato delle società di costruzioni in Ucraina. Solo nella capitale è in costruzione 11 grandi complessi residenziali. La costruzione in corso d'opera di nuovi edifici nel complesso di appartamenti "brillante", "Butterfly", "Nivki Park", "Demiivka" "giardini Syretska" "Malachite", "Lake Park" in collaborazione Zagorodny "Lake Grove Gatnoe" e molti altri. La strategia delle costruzioni dei complessi residenziali da parte della società prevede quello di affiancarvi la realizzazione di numerose infrastrutture quali asili, aree ricreative, negozi e molto altro. Inoltre, dal 2009, l'azienda introduce

attivamente la pratica delle abitazioni "chiavi in mano" complete di tutto e la possibilità di poterle acquistare preventivamente a fine costruzione o durante il suo corso.

In generale, a Kiev come nelle altre ex Repubbliche sovietiche la dissoluzione dell'URSS aveva portato ad un netto calo nel volume di costruzione residenziale. Durante il 1990, la pianificazione urbana in gran parte era stata ignorata e non vi era stata praticamente nessuna nuova costruzione. Il 2000 ha portato ad una lenta crescita del volume di costruzione di abitazioni, così come numerose critiche al modello di micro quartieri. La pianificazione urbana, non è più uno spazio di pianificazione centralizzata di governo, ma è stata delegata alle regioni, che nella loro riorganizzazione amministrativa, non sapevano inizialmente come far fronte al compito di mantenere l'idea dell'alloggio, che costituiva un "diritto" per chi avesse un'attività durante l'era sovietica, decenni dopo quest'esigenza sembra aver trovato nel social housing, parte della risposta nella pianificazione delle nuove costruzioni e della riqualificazione delle preesistenti.

Periferie "incuranti della bellezza"

Nel cambiamento di ruolo dell'ex periferie sovietiche nei nuovi quartieri residenziali oggetto di progetti di riconversione e/o di costruzione è da sottolineare l'attenzione all'involucro esterno, non solo come luogo di allocazione di isolamento acustico e d'applicazione di nuovi intonaci colorati e di aperture finestrate di diversa forma, ma proprio come elemento decorativo. Il nuovo paesaggio che si integra con l'ambiente circostante nella periferia di Kiev, di cui sono stati soprattutto alcuni esempi di costruzione, si configura come molto "colorato" ben lontano dal grigiore dei "pannelli" con blocchi di cemento prefabbricato o con rivestimenti di mattoncini al massimo in cotto. La facciata come elemento visibile illuminato anche da LED, al contrario dei vecchi quartieri dormitorio in cui l'illuminazione dei quartieri così come le insegne luminose era quasi "bandita" dal regime. I cambiamenti non sono localizzati all'est, ma forse lì più visibili perché comparabili con un tessuto preesistente di enorme quantità, conduce ad una riflessione architettonica sulla genesi di tale mutamento. Alfonso Giancotti scrive "Per quanto riguarda il patrimonio dell'edilizia residenziale

pubblica, le riflessioni che interessano il trattamento dell'involucro edilizio rappresentano un tema di singolare interesse scientifico. A supporto di quanto premesso, appare opportuno riproporre l'incipit di un testo – dal titolo *Dietro la facciata* – elaborato da Costantino Dardi in occasione della prima Biennale di Architettura di Venezia del 1980, La presenza del passato, destinato ad accompagnare il proprio progetto di facciata all'interno della Strada Novissima allestita per l'occasione.⁽³⁾ nonostante mezzo secolo di rimozioni l'architettura parla e costruisce la città, l'architettura scrive e viene letta entro i tessuti urbani principalmente attraverso i suoi caratteri di facciata. La facciata è piano di incontro tra articolazione interna e dimensione urbana, filtro e diaframma che schermo privato e pubblico, e li relaziona. (...) il ruolo di filtro tra interno ed esterno è svolto dalla facciata." Sulla base di queste considerazioni riportate nel suo contributo "Trasformare l'involucro. Conservazione e riscrittura dell'immagine nel patrimonio dell'edilizia residenziale pubblica" lo stesso A. Giancotti scrive che: "L'involucro si configura come la parte dell'opera alla quale l'architettura affida l'immediata riconoscibilità del proprio lavoro, come un intimo contributo alla costruzione dell'immagine della città attraverso la definizione del vuoto del vuoto delimitato dagli organismi edilizi che configurano lo spazio urbano di cui l'involucro stesso diviene parte sostanziale." Mentre Giò Ponti parla nel 1945 della "Scomparsa del muro" e scrive di come oggi "facciamo anche dei muri non per portare il resto ma per portare se stessi in funzione di chiudere plasticamente gli spazi: plastica spaziale, incanto murario puro, muri per guardarli", già precedentemente Van Doesburg T., ha enunciato "Sulla via di una architettura neoplasticista" (1924) al Punto 9: "La nuova architettura è aperta. Il tutto è composto da uno spazio che è suddiviso in conformità alle esigenze funzionali. Questa suddivisione avviene per mezzo di superfici di divisione (all'interno) o di superfici di protezione (all'esterno)." L'anno precedente il 1923, Le Corbusier scrive in *Vers une architecture* che "L'architettura è il gioco sapiente, corretto e magnifico dei volumi sotto la luce." e sulla *La Façade libre* (facciata libera) che è una derivazione anch'essa dello scheletro portante in calcestruzzo armato. Consiste nella libertà di creare fac-

ciate non più costituite di murature aventi funzioni strutturali, ma semplicemente da una serie di elementi orizzontali e verticali i cui vuoti possono essere tamponati a piacimento, sia con pareti isolanti che con infissi trasparenti. Un'architettura quindi che come aveva enunciato i cinque punti dell'architettura moderna, basata sulla sostituzione dei muri portanti con uno scheletro in cemento armato, una struttura razionale che vede nella sua concezione della macchina per abitare la ripetizione di un modulo in serie. Ma già molto prima Adolf Loos nel 1908 aveva pubblicato il suo saggio *Ornamento e delitto* scritto da uno tra i primi architetti moderni, per cui si fece promotore del movimento che vedeva l'ornamentazione sugli edifici come puerile ed inutile, un eccesso assolutamente evitabile, concentrando la sua attenzione sulla forma-funzione dell'edificio. Periferie e città contemporanea Progetti per i quartieri Borgo Ulivia e ZEN a Palermo Saggio di Loos richiamato da Andrea Sciascia, in *Periferie e città contemporanea*. Progetti per i quartieri Borgo Ulivia e ZEN a Palermo che scrive di come Periferia e città contemporanea sembrano legate dalla stessa 'e' congiunzione di Ornamento e delitto. Solo chi non ha letto *Ornament und Verbrechen*, scambia, con facilità, la congiunzione con una copula, ed è portato a trasformare, a trasfigurare il titolo della riflessione, articolata e profonda di Adolf Loos, in una sentenza senza appello." A tal riguardo sull'equivoco fra ornamento e delitto fra periferia e città contemporanea richiama con il termine periferie gli edifici residenziali dei quartieri dell'IACP, le unità abitative di Le Corbusier, i Piani INA CASA e molte altre esperienze residenziali dove "forma, funzione e struttura trovano nel tema dell'involucro, un significativo momento di sintesi nella consapevolezza che la forma (che l'involucro contribuisce sensibilmente a definire) non può e non deve darsi a priori quanto piuttosto deve essere rappresentativa dei principi che regolano il funzionamento dell'organismo. Per ribadire come la trasformazione dell'involucro rappresenti prima di ogni altra cosa un tema di natura spaziale, per il quale appare chiaro come la ricerca si qualifichi inevitabilmente come momento essenziale per il raggiungimento della qualità che il nostro patrimonio impone per il suo recupero." Il recupero di qualcosa relativamente recente come le nostre

periferie, ma già preesistenza da tempo nelle nostre città contemporanee tanto da essere inserite nella loro storia e nella morfologia del loro tessuto consolidato, apre un tema di interesse soprattutto se si guarda all'involucro dei loro edifici frutto di un periodo di espansione urbana veloce che riviste alla luce delle nuove esigenze abitative e di una bellezza speculativa accessibile a tutti richiedono una forte "ricucitura", perché ogni spazio è memoria e può essere futuro. Scrive V. Gregotti di "ricomposizioni lette nella logica del Piano" (*L'architettura del piano in Casabella* – 1983) - "le ricomposizioni, alla fine, descrivono scenari urbani possibili trasformando la sterile e desueta contrapposizione tra Piano e Progetto in una vera occasione di riflessione sulla città dove l'architettura attraverso le potenzialità vagliate dal progetto torna ad essere insostituibile nell'immaginare e nel costruire lo spazio urbano.

"L'origini delle attuali periferie va individuata nell'inurbamento delle popolazioni", scrive Ugo Sassi, nel suo libro *Bioarchitettura* – Le Tesi di Ugo Sasso dalle parole ereditate sulla via italiana del costruire sostenibile "popolazioni contadine che si trasformano in masse operaie, in seguito alla spinta della Rivoluzione Industriale, la loro bassa capacità di spesa non gli permette di acquistare una casa, ma la paga mensile sicura porta alla realizzazione di grandi complessi immobiliari da dare loro in affitto.(...) nascono così i moderni edifici "contenitori di abitazioni", la cui qualità, intrinseca, risiedeva nella pura volumetria e nell'organizzazione spaziale, bensì nella produttività per il risparmio delle risorse disponibili. Si abbandonano anche gli ornamenti architettonici, sinonimi di ricchezza, al fine di eliminare le distinzioni sociali che dividono in classi la popolazione." (...) Prosegue parlando dell'inadeguatezza dei materiali costruttori di questi "frammenti di periferie" dove la logica speculativa ha dato vita ad abitazioni che producono inquinamento out e indoor e realizzate con materiali inappropriati e senza efficienza energetica." - "Un tema sempre attuale nel dibattito culturale è rappresentato dalla Pianificazione Urbanistica, soprattutto di quanto già esiste. Innanzitutto puntualizziamo il discorso sulle periferie ribadendo il dato di fatto rappresentato dal loro squallore, frutto di una pianificazione frammentata, maleducata, mirata alla massimizzazione dei volumi

e dei profitti, incurante delle ricadute sociali, paesaggistiche ed economiche. In una parola incurante della bellezza". La sfida della Cultura rigenerativa e del conferire Bellezza alle Periferie è oggi nei grandi intenti dei progetti di riqualificazioni periferiche promosse sia dal MIBACT che a quelli di Antonio Presti a Librino (Catania) che dalla società di costruzioni ucraina "Ukrbud". Ma del resto già molti secoli prima Dostoevskij si era chiesto l'enigma se e quale bellezza salverà il mondo.

1. Architetti della Repubblica Socialista Ucraina YCCP (a cura di), "Abitazioni collettive alloggi in Ucraina URSS. Fase contemporanea, problemi e prospettive degli spazi", "Casa Editrice Sveglia di Kiev" (1988), p. 117
2. Fonte web: <https://ub.com.ua/ru/projects/zhitlovij-kompleks-lake-house>
3. Fonte web: <http://www.teremki-bud.com.ua/>
4. Alfonso Giancotti nel suo contributo all'interno della raccolta dal titolo Il secondo progetto. Interventi sull'abitare pubblico. Linee guida per la riqualificazione dei quartieri innovativi nell'Italia centromeridionale. Vol. 1 di Todaro B. (a cura di) De Matteis F. (cura di), Prospettive Edizioni, (2012), p.151

References

- Benevolo, L. (2011) a cura di, La fine della città intervista a cura di Francesco Ebani, Laterza Edizioni.
- La Clela, A. (2015) Contro l'Urbanistica, Giulio Einaudi Editore, pp.8-12
- Architetti della Repubblica Socialista Ucraina YCCP (a cura di), "Abitazioni collettive alloggi in Ucraina URSS. Fase contemporanea, problemi e prospettive degli spazi", "Casa Editrice Sveglia di Kiev" (1988)
- Todaro, B.; De Matteis F. (a cura di) Il Secondo Progetto. Interventi sull'abitare pubblico. Linee guida per la riqualificazione dei quartieri innovativi nell'Italia centromeridionale. Vol. 1, (2012) Prospettive Edizioni/Architetti di Roma,
- De Magistris A., La città in transizione, Politiche urbane e ricerche tipologiche nell'URSS degli anni Venti,
- Torino, Il Quadrante, 1988
- De Magistris A., Mosca 1900-1950, Nascita di una capitale, Milano, CittàStudi Edizioni, 1994
- Gravagnuolo B., La progettazione urbana in Europa, Bari, Edizione Laterza, 1997
- Gregotti V., L'architettura del piano, in "Casabella", 1983, 487-88
- La Greca P. (a cura di), Interventi nella città consolidata: casi francesi e italiani a confronto, Roma, Gangemi editore e Università degli studi di Catania, 1996
- Mamoli M. e Trebbi G., Storia dell'urbanistica. L'Europa del secondo dopoguerra, Bari, Editore Laterza, 1988

Dare forma alla contraddizione

Luigi Cimmino

Limiti e contraddizioni della città contemporanea

La odierna metropoli capitalista e, per essere più precisi, consumistica e globalizzata¹, ha ampiamente dimostrato che i limiti fisici, in tutte e tre le dimensioni dello spazio, non costituiscono un argine allo sviluppo e alla crescita della città contemporanea; il loro superamento, semmai, rappresenta una continua sfida. Da decenni una malintesa concezione di progresso ha attribuito valore ad una appropriazione di suolo e natura senza soluzione di continuità e programmazione, attribuendo appunto valore di conquista, laddove questo fosse avvenuto superando sistematicamente quelli che, una volta, sarebbero stati considerati ostacoli insuperabili, limiti contingenti.

Costruire la città in mezzo al mare, edificare piste da sci nel deserto o portare un bosco in cima a un grattacielo, rappresentano chiaramente un modo di raccontare e costruire la città contemporanea che non si preoccupa di superarne le intrinseche contraddizioni o di provare a darle forma, bensì di limitarsi a provare a rappresentarle, occultandole e cristallizzandole in eventi e visions, che hanno reso la città contemporanea sempre più simile a "una specie di insensata palestra, un campo di esercitazioni, per un'attività che ha sempre meno a che vedere con la sua esperienza, col suo stesso mestiere, per un lavoro che è diventato quasi un altro lavoro²", citando Giorgio Grassi. Sperimentalismo e alta tecnologia, e il caos come orizzonte figurativo. Ma esiste un limite, un limite appunto non necessariamente fisico, oltre il quale lo spazio urbano perde di senso, smette di appartenere alla umana collettività perché non ne rappresenta più costruzione civile, non si rappresenta più come luogo ovvero come quel punto di equilibrio tra uomo e natura³ in cui il rifugio diventa, appunto, luogo, assumendo una forma stabile e assurgendo a memoria collettiva, configurando e dotando di senso, appunto, il contrasto tutto umano tra proprie necessità e volontà di rappresentazione.

Limiti immateriali della città contemporanea: la globalizzazione e la lezione degli antichi romani

Città – grembio e città - macchina

M. Cacciari definisce la città proprio come il perenne esperimento per dare forma alla contraddizione. Ma in cosa consistono, oggi, tali contraddizioni? Come declinato ancora da Cacciari, nel suo "La città", le molteplici esigenze che quotidianamente chiediamo soddisfatte alle nostre città si polarizzano intorno a due grandi ordini di bisogni: da un lato, l'esigenza di una città in cui ci riconosciamo, che ci accolga e ci faccia sentire come all'interno di un grembio, e, dall'altro, la necessità di una città – macchina⁴, veloce ed efficiente. Identità ed efficienza, appunto, rappresentano condizioni contrastanti ed imprescindibili del vivere contemporaneo, e tali condizioni sono ampiamente generalizzabili a tutte le metropoli globalizzate, proprio perché non esiste la città in senso generico, ma esistono le città come diverse e distinte forme di vita urbana. Dunque esistono una grande quantità di temi e problematiche comuni alle metropoli contemporanee, ma ogni singolo territorio urbano rappresenta un unicum per le sue proprie caratteristiche geografiche e orografiche, sociali, culturali ed economiche, e per questo ogni città rappresenta un cosmo di specificità rispetto al quale, soprattutto in passato, l'architettura ha saputo lentamente depositare, sviluppare e rinnovare risposte a problemi che, in fondo, sono sempre gli stessi, costruendo intorno ad essa un corpus di forme stabili e di regole generali⁵.

Diritto e globalizzazione: il modo di fondare la terra degli antichi romani

La città è dunque pervasa da una moltitudine di contraddizioni che sono però esprimibili sulla base del rapporto che esse assumono rispetto alle possibili definizioni di limite della città contemporanea.

Da un lato esistono limiti che potremmo definire immateriali, legati alla cultura del vivere la terra e, più in generale alla consapevolezza dei propri bisogni spaziali, fisici e materiali, e alla capacità di dotare di senso lo spazio urbano mediante regole e patti civili. Proprio questo rappresentava per gli antichi romani il diritto: era il patto comune attraverso il quale i cives condividevano il fine della civitas augescens, la legge condivisa e rispettata da tutti per



Figura 1– Ortofoto del 2003 della zona industriale a nord di Teverola (agro aversano): l'area di sedime del polo industriale si dispone all'interno di un perimetro costituito da infrastrutture e vie di comunicazione che attraversano il territorio, senza ordinarlo. Il disegno persistente dei tracciati e dei segni della centuriazione nell'area, che hanno rappresentato per secoli la struttura d'ordine di questo territorio a vocazione rurale, cominciano a scomparire, ma sono ancora chiaramente visibili nelle aree libere tra i nuovi opifici. Fonte Google Earth



Figura 2– Ortofoto del 2017 della zona industriale a nord di Teverola (agro aversano): nell'area di sedime del polo industriale, i resti dei tracciati del territorio storico sono appena rilevabili. Dopo meno di 15 anni, e nonostante un periodo di forte crisi economica e finanziaria, si è concluso il processo di cancellazione definitiva delle strutture storiche d'impianto dell'area in oggetto: probabilmente queste strutture d'ordine sarebbero state in grado di governare anche una trasformazione radicale, e in parte auspicabile, come questa, se solo fossero state riconosciute come tali. Fonte Google Earth

portare Roma nel mondo. Quell'idea di urbanizzazione del mondo, senza fine, che ha pervaso tutta la civiltà occidentale esplodendo nel coacervo di contraddizioni che porta con sé la globalizzazione, e con le conseguenti richieste contrastanti che chiediamo alla metropoli contemporanea, tra città – grembo e città – macchina.

Proviamo a richiamare allora le esperienze dei territori di fondazione romana: come ben descritto da M. Cacciari, alla base del concetto di *civitas romana* vi era, dunque, il diritto, quale appunto patto tra i *cives*, i cittadini, che, al di là delle differenze etniche, religiose o culturali, ne rispettavano lo statuto condividendo un fine, quello dell'*imperium sine fine*, che ci aiuta a meglio capire e definire la *civitas romana augescens*⁶. Il diritto aveva dunque rappresentato la grande innovazione con la quale i romani erano riusciti a tenere insieme civiltà diverse accomunate da un medesimo fine, *Roma mobilis*. Ma ciò che a noi veramente interessa è come essi siano stati in grado di fondare e governare un territorio così vasto. Gli antichi romani si avvalevano di un sistema di divisione del suolo di fondato su una logica eminentemente tecnico - pratico che gli ha permesso di fondare in senso architettonico e razionale quella che chiamiamo campagna. Il frazionamento del suolo in *centuriae*, mediante l'adozione dell'*actus* e dello *iugero*, quali unità di misura superficiali caratterizzate e originate dall'applicazione di una logica esclusivamente tecnico - pratica: lo *iugero*, infatti si definisce come "l'area di terreno che era possibile arare in una giornata con una coppia di buoi aggiogati" e come unione di due *actus quadrati*.

La capacità dei romani di fondare la terra attraverso il sistema delle centuriazioni, o di fondare insediamenti stabili mediante l'impianto del *castrum*, ha permesso loro di portare a compimento quell'idea di *imperium sine fine* definendo modalità di governo e appropriazione del suolo caratterizzate da una possibilità di crescita potenzialmente infinita, intesa come infinita ripetizione del finito⁷. E questo è stato possibile anche e soprattutto perché tale impostazione non rappresentava mai un'astrazione rispetto al territorio che intendeva ordinare, bensì era in grado di accogliere al proprio interno, accordando in un disegno integrato del suolo, tutti quei

segni e quegli elementi naturali costituenti la topografia, l'orografia o l'idrografia di un territorio, perché rappresentava una soluzione ingegnosa rispondente a quei problemi. Ancora oggi, e forse soprattutto oggi, osservando dall'alto il territorio piano del veneto o della campania *felix*, siamo in grado di rilevare quel grandioso disegno integrato che ordina e caratterizza gran parte della nostra penisola e del nostro continente: non si tratta solo di testimonianza storica, ma di segno architettonico persistente, perdurato nel tempo grazie alla forza della proprietà privata, ma anche e soprattutto alla sua estrema razionalità e alla sua capacità di essere rispondente ai problemi e a tenere insieme uomo e natura, necessità tecnico-pratica ed elemento contingente, "opera dell'azione umana nel tempo, una grande opera costruita per abitare la terra secondo volontà e rappresentazione"⁸.

Queste brevi riflessioni intorno a fatti antichi, ci consente di guardare alla dicotomia tra città e campagna come una opposizione nata nel momento in cui la costruzione della città e della sua architettura ha smesso di fondarsi su una logica di consapevole integrazione tra uomo e natura, tra artificio ed elemento di natura, logica che è stata per secoli alla base di quel modo di abitare la terra che ha lasciato impresso segni che restano e persistono in gran parte della struttura urbana delle nostre città e delle nostre campagne: un grande disegno integrato ancora oggi rilevabile, presente, che dovrebbe e potrebbe essere guida fisica ed ideale delle trasformazioni del territorio urbano globalizzato.

Ancora Cacciari, infatti, ci fa notare come proprio l'idea di globalizzazione così come attualmente intesa sia nata dalla germinazione dell'ideale di quella *civitas romana augescens*, in grado di tenere insieme civiltà diverse, oltre a territori vasti, uniti sotto un unico fine, riuscendo quindi ad andare oltre quella che alla civiltà greca della *polis* sarebbe apparsa come una grande contraddizione, insuperabile, cioè quella di chiamare *cives* un individuo appartenente a un *genus* diverso, o come, appunto, quello di concepire una città *de-lirante* oltre le proprie mura. Paradossalmente ancora oggi ritroviamo queste stesse contraddizioni palesarsi in maniera forte e come limiti immateriali apparentemente insuperabili nel dibattito pubblico intorno alle nostre

città e alla vita che vi si svolge: sembrano non essere passati secoli di civiltà davanti a posizioni politiche e pubbliche arroccate contro la possibile integrazione del diverso, così come sembra che quelle relazioni metriche interscalari che per secoli hanno strutturato l'azione dell'uomo per governare il territorio vengano da altre civiltà, che non sono più la nostra, davanti alla continua necessità di reinventare la città e i suoi spazi. Questi che oggi sembrano essere, come in effetti sono, dei grandi temi coi quali confrontarsi per costruire la città contemporanea globale, hanno trovato risposta, in passato, attraverso segni e tracce sul suolo, forme costruite, vuoti ordinatori e allineamenti, fatti che fanno parte del nostro mestiere di architetto. La presenza persistente e perdurante di questi segni, nonostante la cecità che spesso contraddistingue l'età nostra contemporanea rende inevitabile la necessità di approfondire la conoscenza e lo studio di questa seconda natura, al fine di renderla materiale operativo del nostro lavoro e della nostra azione sul territorio.

Limiti materiali della città contemporanea: tra grande dimensione e costruzione interscalare

Tutta l'incapacità della cultura contemporanea di riconoscere tali limiti immateriali si è tradotta nella conseguente incapacità di comprendere i limiti materiali della città e della sua crescita: ancora una volta in questo senso non intendiamo riferirci alla questione dimensionale, o al consumo di suolo, quanto a questioni legate alla consapevolezza di tali fatti e al compito proprio dell'architettura di dargli forma. Oltrepassare il limite materiale nella crescita e nello sviluppo della città significa perdere la capacità di leggere e riconoscere la metrica che ne sottende la costruzione: e non ci riferiamo alle strutture d'impianto come reminiscenze e testimonianze storiche di un mondo che è stato, bensì alla loro perdita come principio regolatore in grado di essere rispondente a problemi, antichi e nuovi, collaborando con la terra. È certamente una spinta compulsiva di tipo culturale propria del nostro tempo che ci ha portato spesso a lasciare nascoste in piena luce fino ad ignorare e non sapere più riconoscere tali strutture formali, caratterizzate da metriche interscalari capaci di stabilire nessi e tenere

insieme territori secondo una logica legata ai bisogni dell'uomo e alla conoscenza della terra. "La verità, anche se vecchia di secoli, ha con noi un legame molto più stretto della menzogna che ci cammina al fianco⁹", citando Adolf Loos. Come abbiamo anticipato, il limite non ha a che fare con la dimensione, bensì come affermato da Rossi, Mattioli, Polesello e Semerani: "il problema della dimensione significa piuttosto il problema del campo, sia relativamente alla parte di territorio su cui si opera, sia rispetto alle modalità di intervento¹⁰". Ancora citando i quattro autori, essi, proprio in occasione del X congresso dell'INU, scrivevano: "spesso la nuova dimensione è un assunto mistificatore, un pretesto per delle invenzioni completamente slegate dal senso e dalla forma della città: qui il campo d'intervento viene vanificato¹¹". E il campo di intervento dell'architettura, dell'urbanistica, della progettazione urbana, o in qualunque altro modo vogliamo chiamarla, sta proprio nella capacità di dare forma, di costruire forme, dotate di senso, di memoria collettiva, per fornire soluzioni rispondenti alle questioni poste dalla città contemporanea, provando ancora una volta a dare appunto forma alle pulsanti contraddizioni che la animano.

In realtà sappiamo benissimo, da studiosi di questa seconda natura, che non solo le città sono tra loro diverse, ma che le singole città sono costituite esse stesse da parti diverse, in relazione metrica e spaziale tra loro, parti di città e parti di territorio. Citando ancora Rossi, Mattioli, Semerani e Polesello "[...] noi sosteniamo che la città e il territorio si costituiscono per fatti definiti: una casa, un ponte, una strada, un bosco. L'insieme di questi fatti costituisce la città ed il territorio, ed esiste il disegno di questi fatti, il disegno integrato di una serie di questi fatti [...]". Dunque esistono le città, ed esistono parti di città e territorio: entità diverse, apparentemente indipendenti e autonome, in realtà profondamente legate dalla necessità di mettere in opera e in forma risposte a bisogni e necessità pressanti e comuni. Riflettendo intorno al tema della città come grembo, della necessità ancestrale di riconoscersi e sentirsi parte di una collettività definita, viene alla mente la dicotomia città-campagna, rispetto alla quale il secondo termine in opposizione

rappresentava, ed in parte forse ancora rappresenta, proprio la risposta, in senso non solo romantico, alla necessità di ritorno ad un ideale bucolico rispetto alla realtà frenetica e alienante della città industriale ottocentesca. E' proprio con l'avvento della modernità che tali contraddizioni, infatti, si acuiscono e si intensificano, e la contrapposizione tra la città produttiva e la campagna, in realtà anch'esso territorio di produzione, non è nient'affatto casuale, non solo sul piano romantico e ideale quanto proprio su quello della metrica spaziale e della capacità di infrastrutturazione e strutturazione di un territorio vasto. E' rilevante osservare come quasi sempre la struttura che sottende la costruzione della città attraverso i secoli sia osservabile principalmente in relazione al modo di occupare il suolo per abitarlo con l'architettura della casa. Citando V. Pezza: "il legame della casa con il lotto contiene il legame con la città intera e pone in relazione lo spazio privato con quello semipubblico (cortili, viali interni, patii) e con quello pubblico (strade e piazze): lo spazio domestico con lo spazio urbano. Questa tensione tra casa, lotto, strade e città è ciò che presiede la grandezza delle città della storia, l'alternarsi di questa tensione, l'indifferenza per la definizione di un'idea di casa adeguata ad un modo di abitare e a un'idea di città, in grado di guidare una costruzione interscalare coerente, presiede la dimensione informale della città contemporanea¹²". E dunque a questa dimensione interscalare, a questa capacità di saper leggere e saper stabilire nessi tra le cose che strutturano le nostre città che dobbiamo porre la nostra attenzione di studiosi della città contemporanea e membri della collettività che ne rende viva e vitale la costruzione. Saper dare forma a una contraddizione che è tutta dentro il rapporto tra uomo e natura e a dentro una terra che è ormai interamente antropizzata, perché gli effetti delle nostre azioni sono visibili ed evidenti ad ogni latitudine o altitudine, ci spinge ad orientare il nostro modo di abitarla con consapevolezza nuova ed al tempo stesso antica.

Strutture metriche interscalari: il territorio rurale

In questo senso, facendo ancora riferimento a quel mondo che è al tempo stesso sembra essere passato e opposizione della città,

cioè la campagna, il paesaggio rurale, pare importante evidenziare come esso rappresenti nella maniera più emblematica e laconica, ancor oggi, un insieme smisurato di esempi e di modi di occupare e abitare la terra stabilendo relazioni stabili in un territorio vasto per vivere e produrre valore. Giorgio Grassi in "Note sull'architettura rurale" del 1972, scriveva a proposito di tale esperienza: "non mi interessa qui tanto mettere in evidenza i caratteri distintivi di tali esperienze, quanto riconoscerle come luogo stabile in cui si riflette il lungo processo di definizione e tipizzazione architettoniche in senso generale, parlo quindi di ciò che unisce l'esperienza rurale a quella delle città nella storia e non di ciò che falsamente l'allontana isolandone l'apparenza di originalità¹⁴".

Riconosciamo dunque che una costruzione che si protrae nel tempo, come è ad esempio vero per gran parte del territorio italiano, deve per forza avere una struttura metrica interscalare legata ai bisogni reali dell'uomo e al suo modo di abitare la terra secondo volontà e rappresentazione, intellegibile e spesso invisibile, come tutte le cose che ci capita di non conoscere perché date per ovvie e scontate. Un grande quantità di studi e ricerche¹⁵ ci ha confermato che in pratica tutta la fondazione e la costruzione della campagna italiana, sia sviluppata sul latifondo, che sulla mezzadria, che sulla piccola proprietà, sembra essere proprio caratterizzata dalla presenza di una struttura dotata di una metrica interscalare persistente. Lo studio del territorio rurale rappresenta, in maniera apparentemente paradossale, il metodo migliore per conoscere e riconoscere i limiti della metropoli contemporanea: superando definitivamente l'ideale dicotomia città – campagna, potremmo riconoscere come, sostanzialmente, il territorio rurale e la sua fondazione abbiano rappresentato il luogo dei bisogni dell'uomo al di là di ogni possibile e diversa rappresentazione, una sorta di luogo di servizio e a servizio della città. Come tale, la campagna italiana ha dunque cristallizzato nei suoi segni, nei suoi impianti ordinatori una molteplicità di logiche insediative legate ai bisogni di abitare e produrre attraverso una profonda conoscenza del territorio stesso. Proprio perché così profondamente fondate, tali strutture metriche e relazioni spaziali nel

territorio rurale italiano risultano essere anche fortemente persistenti, tuttora riconoscibili ed intellegibili. Crediamo non sia casuale che nella lingua tedesca le voci abitare, costruire e coltivare siano caratterizzate dalla medesima radice bau. Citando A. Renna al tal proposito: "gli uomini costruiscono, abitano così come sono ed essi sono in quanto abitano, coltivano, costruiscono"¹⁶.

Il territorio tra il Vesuvio e il mare

Prendendo in considerazione il territorio intorno a Napoli, tutte le riflessioni fatte acquistano corpo e consistenza reale. Come spesso capita, osservando un territorio come quello tra il golfo e il Vesuvio, restiamo colpiti dai suoi caratteri di bellezza e straordinarietà, e proprio per questo sentiamo la necessità di conoscerlo veramente, per capirne e carpirne le ragioni di tale bellezza e magnificenza.

Osservando la Gran Carta del 1839 del Real Ufficio Topografico, riusciamo a cogliere in maniera distinta e simultanea quel grande disegno integrato che ha permesso all'uomo di abitare questi territori collaborando appunto con la terra. La presenza viva e incombente del Vesuvio caratterizza una topografia unica in cui il reticolo idrografico delle canalizzazioni di superficie riveste un ruolo di primaria importanza: dal cratere si dipartono come incisioni nel suolo i percorsi delle acque piovane che nei secoli hanno solcato questi territori scendendo a valle, e come vedremo, la presenza del Crater, oltre a essere decisiva per l'identità della città, lo è soprattutto per la definizione della sua forma. Se proviamo a soffermare il nostro sguardo su quella parte di territorio che è proprio stretta tra il Vesuvio e il mare, tra questi due elementi così iconici e rappresentativi dell'identità di una città come Napoli, ci rendiamo conto di come ci troviamo proprio di fronte a una forma insediativa che trae le proprie ragioni tra natura e intelligenza¹⁷.

Il disegno storico persistente della costa del Vesuvio, che per una lunghezza di circa 20 chilometri, si presenta come "[...] un disegno generale che non è solo un sistema coerente di segni, ma, soprattutto un sistema coerente di ragioni"¹⁸. Le topografie ordinatrici che regolano e rendono intellegibili le relazioni tra il suolo e il suo uso, idrografia e infrastruttura, elementi che ordinano ed elementi che attraversano, il rapporto tra le

sue divisioni e il modo di occuparlo, danno vita a un disegno unitario che ha permesso la costruzione di architetture straordinarie integrate in un tessuto unico fatto di regole ma anche di magnifiche eccezioni.

Dalla città di Napoli la via Regia delle Calabrie attraversava, e ancora attraversa, come un'autostrada, questa parte di territorio dirigendosi verso sud: una infrastruttura che l'attraversa in senso parallelo rispetto alla costa, e che attraversandola incrocia proprio quelle canalizzazioni e quei segni che solcano il suolo a partire dal cratere del Vesuvio e dirigendosi verso il mare. Un reticolo idrografico estremamente fitto ed essenzialmente ortogonale alla costa, con elementi secondari di collegamento paralleli ad essa. Quei segni, nei secoli, sono diventati confini di proprietà, canali di raccolta delle acque, assiviari, ma anche assi di allineamento tra elementi: un sistema di permanenze che rende possibile la edificazione di questo che è un territorio essenzialmente agricolo e rurale, dapprima con le ville – masseria e poi, a seguito della costruzione della Reggia di Portici, secondo il grande disegno unitario delle ville vesuviane. Lungo la grande infrastruttura, quindi, si erigono, per tutto il settecento, decine di ville legate a tutta la nobiltà e all'aristocrazia del Regno delle due Sicilie: il territorio rurale si urbanizza perché diventa meta del Re e della sua corte, ma non lo fa cancellando quei segni, bensì servendosi di essi, riconoscendone necessità ed intelligenza, come già la costruzione della campagna aveva fatto. Dalla tipologia della villa – masseria nascono le Ville Vesuviane lungo la via Regia, attestandosi proprio su di essa, e affacciandosi alternativamente, a seconda dell'ubicazione del lotto, sia verso il mare che verso il Vesuvio. E' qui che il disegno topografico del suolo diventa costruzione: le ville si aprono sulla grande infrastruttura con i loro portali racchiudendo lo spazio scoperto della corte interna lastricata e allineandosi lungo un asse visivo che congiunge il grande vuoto dell'androne, quello della corte, quello del passaggio ai giardini retrostanti e, a seconda dell'orientamento del corpo di fabbrica, al mare o al Vesuvio. Lungo questi assi la tipologie si specifica attraverso la presenza di elementi propri e permanenti, quali le caditoie per la raccolta delle acque posizionate al centro della corte e lungo proprio gli assi di scolo naturali, o la presenza

degli straordinari corpi – scala sul fondo della corte, che permettono di superare il salto di quota verso il grande vuoto del parco privato o dei campi coltivati per le ville che guardano al Vesuvio, oppure, ancora, la presenza degli straordinari caffè sul mare come elementi terminali dell'asse centrale delle ville che guardano verso la costa. La Reggia, infine, quale elemento eccezionale che nella sua particolare configurazione planimetrica sintetizza e comprende contemporaneamente le due varianti della villa: nata proprio dall'unione di due ville – masseria preesistenti contrapposte, si pone a cavallo della via Regia, generando un grande cortile – piazza lungo la strada e aprendosi con due atrii verso i due grandi vuoti dei parchi posti alternativamente verso il mare e verso il Vesuvio.

La struttura del territorio storico come elemento di mitigazione e di resilienza

Siamo infine mossi da un interrogativo intorno al tema centrale di questo scritto, ossia alla capacità di dare forma alle contraddizioni della città contemporanea: avendo riconosciuto limiti materiali ed immateriali della metropoli contemporanea ed avendo riconosciuto che esistono anche strutture persistenti che ordinano il territorio, potremmo affermare che la forte struttura ed identità del territorio rurale storico può costituire un elemento di mitigazione e di resilienza delle città e del territorio rispetto all'invasione dell'informe? Vorremmo poter rispondere positivamente a tale interrogativo, ma sappiamo che si tratta di una questione aperta e che dipenderà dalla capacità non solo degli architetti di riuscire a costituire un argine alla mancanza di senso e consapevolezza della cultura contemporanea rispetto alla città.

L'osservazione e lo studio di un territorio eccezionale e magnifico come quello della costa del Vesuvio, ci rende chiaro il ragionamento generale fin qui svolto: come la capacità di riconoscere gli elementi ordinatori della costruzione di un territorio e la verifica della loro capacità di rispondenza ai problemi, ci permette di superare quel limite materiale che è proprio dell'incapacità di governarne la forma: "quei fatti, legati ai dati di necessità e di realtà, che si sono stabilizzati, perfezionati, rivelati utili nei diversi mutamenti d'uso, consueti

nelle dinamiche urbane, e si presentano come singole permanenze, o sistema di permanenze, che costituiscono l'identità di un luogo e, ad un tempo, la sua ragione. La loro natura rurale, [...] rafforza e spiega il motivo del loro permanere: sono come utensili e dunque – al di là delle mode, di canoni estetici ed astratti, o di necessità contingenti – riutilizzabili per guidare le trasformazioni successive della campagna in città¹⁹”.

1. Si veda Z. Bauman, in *Dentro la globalizzazione*, Laterza, Bari, 1999 e in *Consumo dunque sono*, Laterza, Bari, 2008
2. G. Grassi, *Architettura lingua morta* 1, in *Scritti scelti 1965 – 1999*, Franco Angeli, Milano, 2000, p.242
3. Si veda J.I. Linzasoro, in *La memoria dell'ordine. Paradossi dell'architettura contemporanea*, Lettera ventidue, Siracusa, 2015
4. M. Cacciari, *La città*, Pazzini stampatore Editore, Rimini, 2008, p. 23-29
5. Si veda in G. Grassi, *Architettura lingua morta* 1, in *Scritti scelti 1965 – 1999*, Franco Angeli, Milano, 2000H
6. M. Cacciari, *La città*, Pazzini stampatore Editore, Rimini, 2008, p. 15-17
7. Si veda la citazione di Savinio A. in V. Pezza, *Scritti per l'architettura della città*, Franco Angeli, Milano, 2012, p.106
8. Si veda in V. Pezza., *La casa, il lotto, l'isolato e la città*, in Capozzi R., Orfeo C., Picone A. (a cura di), *Approcci integrati per l'analisi e il recupero dei centri storici tra morfologia e costruzione*, Clean, Napoli, 2016
9. A.Loos, *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano, 1992, p.272
10. A.Rossi, E. Mattioni, G. Polesello, L. Semerani, *Città e territorio negli aspetti funzionali e figurativi della pianificazione continua*, in *Atti del X Congresso Inu*, Ancona, 1967, in A. Rossi, *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956 – 1972*, Quodlibet, Macerata, 2012, p. 270 h
11. A.Rossi, E. Mattioni, G. Polesello, L. Semerani, *Ibidem*, p. 271
12. A.Rossi, E. Mattioni, G. Polesello, L. Semerani, *Ibidem*, p. 275
13. Si veda in V. Pezza., *La casa, il lotto, l'isolato e la città*, in Capozzi R., Orfeo C., Picone A. (a cura di), *Approcci integrati per l'analisi e il recupero dei centri storici tra morfologia e costruzione*, Clean, Napoli, 2016 p.30
14. G. Grassi, *Note sull'architettura rurale*, in *Scritti scelti 1965 – 1999*, Franco Angeli, Milano, 2000, p.161
15. Si veda, tra i tanti esempi, in M. Savini, *La fondazione architettonica della campagna*, L'Artiere edizioni Italia, Bologna, 1999
16. A. Renna, *La costruzione della città e della campagna*, in *AA.VV. Costruzione e progetto. La Valle del Belice*, Milano, 1979 p. 13
17. Si veda in V. Pezza, *Città e metropolitana*, Clean, Napoli, 2005

18. V. Pezza, *Ibidem*, p. 15
 19. V. Pezza, *Ibidem*, p. 16 - 17

References

- Bauman, Z. (2008), *Consumo dunque sono*, Laterza, Bari
- Bauman, Z. (1999), *Dentro la globalizzazione*, Laterza, Bari
- Cacciari, M. (2008), *La città*, Pazzini stampatore editore, Rimini
- Grassi, G. (2000), *Scritti scelti 1965 – 1999*, Franco Angeli, Milano
- Heidegger, M. (1976), *Costruire, abitare, pensare*, in *Id. Saggi e Discorsi*, Mursia, Milano
- Hilberseimer, L. (1998), *Groszstadt Architektur*, Clean, Napoli
- Linzasoro, J.I. (2015), *La memoria dell'ordine. Paradossi dell'architettura moderna*, Lettera ventidue, Siracusa
- Loos, A. (1992), *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano
- Pezza, V. (2016), *La casa, il lotto, l'isolato e la città*, in Capozzi R., Orfeo C., Picone A. (a cura di), *Approcci integrati per l'analisi e il recupero dei centri storici tra morfologia e costruzione*, Clean, Napoli
- Pezza, V. (2005), *Città e metropolitana*, Clean, Napoli
- Pezza, V. (2012), *Scritti per l'architettura della città*, Franco Angeli, Milano
- Rossi, A. (2012), *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956 – 1972*, Quodlibet, Macerata
- Savini, M. (1999), *La fondazione architettonica della campagna*, L'Artiere edizioni Italia, Bologna

Città Metropolitana di Roma Capitale: geografia dei territori e perimetri dei poteri

Vittoria Crisostomi

Esigenze di convivenza tra città metropolitana e Roma Capitale

Ormai dal gennaio 2015 stanno esercitando i loro poteri le città metropolitane; le loro configurazioni offrono elementi per riflessioni concrete rispetto ai caratteri, alle disuguaglianze, alle specificità, alle dimensioni geografiche e demografiche; tutti argomenti che dovranno essere affrontati nel costruire una politica nazionale adeguata per le grandi città. Finora dopo l'adempimento formale alla legge¹ di costituzione delle città metropolitane il 1.1. 2015, va registrata complessivamente una certa inoperatività. In particolare nella Città Metropolitana di Roma Capitale si evidenzia che è andato perso un legame importante, consistente nella dovuta sinergia tra città metropolitana e Roma capitale, un ricoprimento di istituzioni non ancora a regime: infatti nessuno dei due Statuti affronta con ordine il problema, secondo il dettato della legge 42/2009 che istituisce Roma Capitale e della legge 56/ 2014 istitutiva delle città metropolitane. Questa ultima infatti, assieme alla regolamentazione delle città metropolitane, richiama (comma 102) tutti i decreti istitutivi di Roma Capitale a partire dalle origini fissate nell'art.24 della 42/2009², e stabilisce che lo statuto della città metropolitana deve conservare per intero e coordinare "la città metropolitana, il comune di Roma Capitale, e gli altri comuni" con le materie di competenza esclusiva di Roma in quanto Capitale. Serve tratteggiare i diversi climi politici in cui i diversi atti sono stati concepiti, per collocare al meglio lo svolgimento delle linee di pensiero, non continuo non costante e spesso disatteso, che hanno portato a costituire l'attuale impalcato istituzionale della città metropolitana e Roma Capitale. La legge 42/2009 viene elaborata con il governo Berlusconi come significativo sforzo di dare esito al Federalismo regionale e alla perequazione fiscale. Le intenzioni erano quelle di dettare norme coordinate di finanza pubblica e di sistema tributario collegate alle funzioni amministrative, con

perequazione per i territori a minor capacità fiscale anche con risorse aggiuntive, attribuzione di patrimoni a Regioni ed enti locali, con norme precise anche per l'ordinamento di Roma Capitale, legando anche in tal caso poteri, oneri dello Stato e capacità tributaria della città. Quindi un tentativo organico di rivedere l'impalcato istituzionale e finanziario contemporaneamente dell'intero Stato ed un presupposto di robusta capacità di iniziativa da parte di Regioni ed Enti Locali. Il tutto in un clima di liberismo sicuramente auspicabile ma tarpato fin dall'inizio dalla crisi economica che inibiva l'intero funzionamento. Quindi non c'è stato l'innescio di un processo di attuazione vero di quanto previsto per Roma Capitale. Del Rio chiuderà l'argomento con la legge 56/2014: istituisce per legge le città metropolitane, coincidono con le Province, fissa il livello istituzionale degli Enti e le competenze, obbliga gli Statuti, regola unioni e fusioni di Comuni, rinvia la cancellazione delle Province, richiama il coordinamento con quanto già stabilito per Roma Capitale³. La convivenza ordinata tra i due enti è necessaria poiché la città metropolitana è soggetto costituzionale definito Ente Territoriale di area vasta, coincide con il territorio della Provincia e comprende i Comuni ad essa appartenenti. Contemporaneamente Roma Capitale è egualmente soggetto costituzionale definito Ente territoriale coincidente con l'attuale Comune (quindi ha i poteri dell'Ente Territoriale riferiti al territorio comunale), infine i Comuni e le Unioni o Fusioni di Comuni sono Enti Locali. Si deve aggiungere che il comma 9 dell'art. 24 della 42/2009 chiaramente riferisce le funzioni di Roma Capitale alla città metropolitana: ossia le deleghe di Roma, Ente territoriale coincidente con il Comune, assumono la forza dell'Ente territoriale di area vasta. Ne nasce l'esigenza di una lettura coordinata dei due Statuti, individuando le questioni aperte e i possibili correttivi anche alla luce dei d.lgs. istitutivi di Roma Capitale, e il possibile percorso di revisione che fissi meglio i poteri, i raccordi istituzionali, i contenuti coordinati degli strumenti di pianificazione.

Le questioni aperte riguardanti i poteri; temi per possibili correttivi

Va definito peso e ruolo di Roma nella città metropolitana con preciso perimetro dei poteri, riordinando quanto finora già delegato

per legge, e coordinandolo con le materie della città metropolitana.

Le finalità istituzionali generali stabilite⁴ per la città metropolitana sono:

- sviluppo strategico del territorio *metropolitano*,
- promozione e gestione dei servizi delle infrastrutture delle reti di comunicazione *metropolitane*,
- cura delle relazioni istituzionali con le città di pari livello *metropolitano* esistenti in Europa.

La ripetizione nella legge del riferimento al livello *metropolitano* richiama con tutta evidenza l'esigenza di una identificazione di ciò che serve e si usa in maniera pertinente al livello istituzionale metropolitano: va quindi fatta una selezione accurata di un modello organizzativo geografico e delle funzioni da soddisfare per una gestione efficiente delle materie delegate, concetto appurato sin dagli anni '90⁵.

All'enunciato ampio della legge 56 sulle finalità istituzionali per le città metropolitane, da declinarsi localmente con gli Statuti⁶, va aggiunto per Roma Capitale tutto il pacchetto normativo iniziato dalla 42/2009 e dei tre d.lgs. (156/2010, 61/2012, 51/2013)⁷ intercalati lungo il percorso tra le due leggi.

Partendo, in ordine cronologico, dalle funzioni delegate dall'art. 24 della 42/2009, va rimarcato il principio ivi contenuto che la primaria funzione individuata per Roma è essere sede degli organi costituzionali e delle rappresentanze diplomatiche degli Stati esteri. Per garantire il miglior assetto esattamente di queste funzioni primarie, oltre a quelle tipiche del Comune di Roma, vengono identificate ulteriori funzioni amministrative:

- Concorso alla valorizzazione dei beni storici artistici ambientali e fluviali, ovviamente in accordo con il MIBAC,
- Sviluppo economico e sociale di Roma capitale, con particolare riferimento al settore produttivo e turistico,
- Sviluppo urbano e pianificazione territoriale,
- Edilizia pubblica e privata,
- Organizzazione e funzionamento dei servizi urbani, con particolare riferimento al trasporto pubblico ed alla mobilità,

Seguirà il primo decreto (156/ 2010), di disposizioni attuative per guidare la fase transitoria fino alla costituzione della città

metropolitana che si concentra su natura e funzionamento degli organi. Ciò ha consentito la semplice operazione di imbellettamento del Comune di Roma trasfigurato in Roma Capitale nello Statuto del 2013⁸, con organi e amministratori organizzati nel loro status che ancora oggi sopravvive e non è stato ritoccato, come dovrebbe, dopo la costituzione della città metropolitana.

Il secondo decreto (61/ 2012) sviluppa i poteri già delegati a Roma Capitale, con un ampliamento ed esplicito passaggio di funzioni su beni Culturali e Paesaggio, riconosce a Roma Capitale tutte le funzioni amministrative per la valorizzazione dei beni sul territorio, sui beni storici ambientali e fluviali, istituendo la Conferenza delle Soprintendenze per la valorizzazione dei beni culturali di Roma. Ha per strumento l'accordo di valorizzazione, approva con lo strumento della conferenza di servizi e, soprattutto, tra le Soprintendenze entra a pieno titolo la Sovrintendenza Capitolina che partecipa, altrettanto a pieno titolo, agli accordi per le opere pubbliche. Inoltre per quanto riguarda i beni ambientali e fluviali il d.lgs. devolve tutte le funzioni amministrative e la gestione delle Riserve Statali non collocate nei Parchi Nazionali.

Infine cerca di offrire occasioni di sviluppo a Roma diverse dall'economia di base tradizionale: così si spiega il rafforzamento delle deleghe sul turismo (ricordiamo il distretto turistico del Litorale) e viene devoluta a Roma la funzione di coordinamento dei tempi delle manifestazioni Fieristiche internazionali e nazionali.

Per la promozione turistica all'estero vengono messi a disposizione gli uffici esistenti di Stato e Regione. Ma soprattutto il piano strategico nazionale per il Turismo dovrà contenere una sezione speciale per lo sviluppo turistico di Roma Capitale con linee guida decise dal Sindaco e dal Ministro. Infine affronta la parte strategica dell'istituzione di Roma capitale fissandone i raccordi istituzionali e finanziari⁹.

Il terzo decreto è di precisazione delle materie. Il fatto che l'esercizio di tali funzioni non abbia avuto un seguito strutturale e nelle Istituzioni si spiega in parte con l'attesa di costituzione della città metropolitana, in parte con la nulla disponibilità economica legata alla profonda crisi strutturale dell'epoca, inoltre ad un inaccettata e incompresa formula finanziaria.

Temi per possibili correttivi

Oggi però si dispone di tre preziosi contenitori in cui una adeguata capacità politico strategica e i segnali di ripresa possono colorirne in maniera diversa i contenuti e impersonarne immediatamente i poteri, con la possibilità di agire indipendentemente dai finanziamenti, concepiti nei decreti non come dispositivi di sostegno, ma come meccanismi per mettere in gioco capacità fiscale, finanza pubblica e capacità amministrativa. Alcuni esempi:

- Le deleghe espresse sui beni culturali comporterebbero che, nella gestione del parco archeologico dei fori e del Colosseo, MIBAC e Roma Capitale abbiano obbligo di coordinamento e concertazione: nessuno dei due opera da solo. E vorrebbe dire che si può integrare con molte altre azioni di valorizzazione.
- Sullo sviluppo produttivo comporterebbero che il progetto strategico Tevere contenuto nel PRG di Roma possa essere implementato coordinando sotto Roma Capitale tutte le Istituzioni che concorrono, la cui assenza ha determinato finora un nulla di fatto.
- Le deleghe sullo sviluppo comporterebbero autonome misure incentivanti per alcuni settori trainanti, ad esempio che il distretto turistico costiero (cantieristica, ricettività, intrattenimento culturale, ospitalità giovanile) possa essere avviato con misure fiscali concordate con lo Stato, e con bandi premianti il desiderato riassetto dei litorali.
- Comporterebbero di riguardare sotto nuova luce tutti i PRINT per attività contenute nel PRG di Roma e compatibili con il PTPG, introducendo nei bandi misure incentivanti l'innovazione produttiva.
- Su urbanistica ed edilizia comporterebbero che Roma Capitale decida da sola la sua urbanistica, le sue varianti, le sue linee di sviluppo della città. Rimane fermo ovviamente il potere di controllo della Regione cui gli atti vanno trasmessi e in quella sede verificati.
- Il rafforzamento dell'autonomia nel rilascio dei permessi di costruire comporterebbe che, nel caso della divisione in aree omogenee e Municipi con poteri comunali, la Direzione Edilizia di Roma non esista più, a favore dei Municipi che

in tale campo possono essere resi totalmente autonomi poiché si tratta di attività gestionale in conformità al PRG, che rimane unico.

- Proseguendo, con riferimento al decreto 61/2012, le deleghe sui servizi ivi espresse comporterebbero che i servizi di ATAC, AMA, ACEA, e il TPL vengano eserciti con piani in cui Roma ha la forza dell'ente di area Vasta oltre che di Capitale. In secondo luogo vorrebbe dire che i fondi TPL adesso transitanti per la Regione, vengono definiti ed erogati direttamente a Roma Capitale.
- Comporterebbero che la Riserva Statale del Litorale, la Riserva delle Secche di Tor Paterno, la Riserva di Macchia Grande, non collocate in Parchi Nazionali, divengano amministrate e gestite direttamente da Roma Capitale.
- Su fiere e mercati comporterebbero che Roma si può dotare autonomamente di un prestigioso "convention bureau" che programma l'intera attività fieristica sul suo territorio, pur rimanendo la competenza ancora regionale. Sommandola ai possibili congressi si configura una poderosa autonomia della città in materia.

Va fatta la precisazione che poteri e deleghe di Roma Capitale, già organizzata dai decreti come prescritto, e della città metropolitana sono esclusi dal dominio della Regione, in quanto già conferiti a Roma Capitale dalla legge 42 e espressamente integrati dai decreti successivi, non soggetti a legislazione concorrente trattandosi di organi costituzionali e materie di ordinamento dello Stato già regolate dalla legge 56, né sono ancorati alla riforma delle deleghe alle Province, tra cui quella di Roma è già soppressa con l'avvio della Città Metropolitana. Se ne deduce che non serve nessuna legge Regionale che riconosca a Roma le sue funzioni; non a caso il comma 4 art. 24 della 42 ribadisce che il regolamento delle funzioni aggiuntive ulteriormente delegate a Roma è adottato dall'Assemblea Capitolina. Vengono invece totalmente ignorate dai decreti il resto delle disposizioni dell'art. 24 della 42, materie come l'attribuzione a Roma di un proprio patrimonio ed il trasferimento ad essa dei beni dello Stato non più funzionali alle esigenze. Si noti che Roma è stata esclusa dal federalismo fiscale in quanto oggetto dell'istituzione di Roma Capitale, mentre su questo versan-

te i decreti hanno ignorato l'argomento, lasciando aspetti ancora inattuati e che necessitano di un trasferimento vero.

Le questioni aperte riguardanti i raccordi istituzionali; temi per possibili correttivi

Altra questione aperta, sotto il profilo dei raccordi istituzionali, riguarda la non chiara espressione di volontà nello Statuto di avere il Sindaco e gli organi della città metropolitana come risultato di elezioni a suffragio universale, o mantenerli con elezioni di II livello. L'alternativa del suffragio universale, offerta dalla legge 56/2014 comma 22, sussiste nel caso in cui il territorio del Comune capoluogo venga articolato in più Comuni (ossia comuni veri con tutte le autonomie e prerogative comunali, senza le ambiguità dei municipi). La procedura semplificata e specialissima (sempre l'art. 22), per le sole città metropolitane superiori a tre milioni di abitanti (Roma, Milano, Napoli), al medesimo fine, consente la possibilità che lo Statuto della città metropolitana preveda la costituzione di zone omogenee (rinviando quindi al comma 11/c) e che il Comune capoluogo abbia realizzato la ripartizione del proprio territorio in zone dotate di autonomia amministrativa in coerenza con lo statuto della città metropolitana.

E' evidente che Comune e Città Metropolitana debbano coordinarsi così da superare le discrasie tra gli Statuti, elaborati con concezioni e tempi diversi, uno nel 2013 e uno nel dicembre 2014, operazione agevolata anche dall'unicità delle persona del Sindaco nelle due Istituzioni, finché non si proceda al suffragio universale. Nello statuto della città metropolitana di Roma Capitale, sede propria di tale famiglia di decisioni, da una parte vengono istituite (art. 27) le zone omogenee, di cui sono delineate in via teorica le caratteristiche (diverse da quelle dei Municipi attuali), e dall'altra mantenuti, sempre con poteri limitatissimi, i Municipi attuali definiti come concorrenti all'azione amministrativa della città metropolitana (art. 31). Non è chiaro perché (art. 16 comma 2) partecipino ai lavori del Consiglio metropolitano senza diritto di voto solo due presidenti dei Municipi.

Temi per possibili correttivi.

E' evidentemente un'ottima opportunità che il Comune soggetto del coordinamento

coincida in questo caso con l'Ente territoriale Roma Capitale, Ente i cui confini autoritativi sono definiti e deve essere mantenuto per esercitare le sue specifiche funzioni di Capitale già devolute, e che il tutto fino al momento dell'istituzione delle zone omogenee e del suffragio universale sia sotto l'unicità di un solo Sindaco. Due poderose leve a garanzia di coerenza e di assegnazione corretta e completa di poteri, al momento non utilizzate. Ne deriverebbe un modello a tre strati così ordinato: la città metropolitana Ente territoriale di area vasta con i 112 Comuni e i Municipi divenuti Comuni, Roma Capitale Ente territoriale con il perimetro del non più esistente Comune di Roma per le funzioni speciali di Capitale già devolute, i Comuni e i Municipi, resi Comuni, tutti Enti locali con poteri omogenei e completi. Su tale base si potrà poi sovrapporre la nuova legge, già avviata, di conferimento del potere legislativo di Roma Capitale¹⁰. Una cosa è certa, che al momento i Municipi sono solo semplici strutture di decentramento di alcuni poteri di Roma, se diventano autonomi vanno scelti i criteri dell'articolazione geografica della suddivisione in nuovi Comuni: zone omogenee per funzioni e specificità territoriale (come dice la legge e come riprende in astratto lo Statuto) oppure zone Romacentriche integrate centro / periferia come le attuali.

La lettura Romacentrica della città articolata in spicchi dal centro alla periferia e il nocciolo della città storica, non sembra più rispondente alle forme di organizzazione urbana che oggi si è davvero costruita nella realtà e presenta bisogni che tale scansione geografica non è più in grado di soddisfare.

Quindi l'articolazione geografica dovrà corrispondere al modello organizzativo degli scopi istituzionali. Oggi la città è formata di isole di urbanizzazione, ampiamente studiate in letteratura e qui richiamate¹¹, e non sarebbe difficile pensare che esistano 9/10 isole di urbanizzazione completa di servizi, spazi aperti e infrastrutture, zone omogenee assimilabili ai nuovi Comuni con autonomia amministrativa, perimetrate anche secondo il modello di offerta dei servizi, delle infrastrutture, della produzione edilizia, delle tutele....e che siano sovraimpresse, in forma selettiva, le materie già citate di Roma Capitale per le funzioni propulsive e urbanistiche assegnate.¹²

Le questioni aperte riguardanti gli strumenti di pianificazione della città metropolitana; temi per possibili correttivi

Sotto il profilo della pianificazione territoriale devono essere istituite forme di progettazione e contenuti degli strumenti coordinati con le materie assegnate, e in coerenza con il circuito dei poteri, ai fini di una fattibilità concreta delle scelte ed una ordinata programmazione delle azioni di trasformazione. La multipla ripetizione nella legge del riferimento al livello metropolitano delle finalità istituzionali generali, richiama con tutta evidenza l'esigenza di una selezione non solo di poteri ma anche fisica e geografica di ciò che dello sviluppo, delle infrastrutture e reti, dei servizi, va regolato in maniera pertinente a questo livello istituzionale. Va quindi fatta una rappresentazione accurata di un modello organizzativo geografico e delle funzioni da soddisfare per una gestione efficiente delle materie delegate. Nello Statuto non è chiaro come siano articolate le materie delegate né a quale geografia vengano applicate. Non solo, alla città metropolitana vengono espressamente assegnate (comma 44) come funzioni fondamentali il piano strategico di indirizzo, il piano territoriale generale di livello metropolitano con vincoli ed indirizzi per i Comuni, i sistemi coordinati di servizi pubblici, mobilità e viabilità, promozione delle attività economiche e di ricerca. Finora la città Metropolitana di Roma Capitale ha approvato un documento strategico di larga massima,¹³ che richiama le esigenze di governance e declina dieci possibili opzioni molto ampie.

Temi per possibili correttivi.

Tenendo conto dei tempi non brevi per la redazione del piano territoriale generale e per il resto della ricca strumentazione, sarebbe necessario esprimere più coraggiosamente il riferimento all'immediato utilizzo, con eventuali primi correttivi, di strumenti esistenti, approvati e vigenti come il PTPG¹⁴ della ex Provincia acquisita, già congegnato come piano territoriale metropolitano, ed il piano del trasporto pubblico regionale. In alternativa Ad esempio il PTPG approvato nel 2010 "costituisce, assieme agli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale regionale, il parametro per l'accertamento di compatibilità degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e di quelli della

programmazione negoziata, ... si pone come riferimento impegnativo per le iniziative di concertazione, copianificazione e negoziazione interistituzionale delle decisioni europee, nazionali, regionali e locali che abbiano rilevanza sul territorio provinciale." Altrettanto significativo e di uso immediato è il Piano del trasporto pubblico¹⁵ nella Regione Lazio, in cui le analisi per evidenziare il rapporto domanda –offerta per tipo di trasporto sono chiaramente definite e sono precisamente espresse tutte le correlazioni con i costi, le misure di efficientamento per tutti i modi di trasporto, gli obiettivi di miglioramento. E' evidente l'uso immediato di un simile documento, che diviene un lasciapassare per i finanziamenti diretti dallo Stato. Riguardando invece i contenuti degli strumenti di pianificazione sotto il versante delle funzioni assegnate a Roma Capitale dall'art 24 della legge 42 e dal d.lgs. 61/2012, esercitabili direttamente e tuttora non regolamentate dall'Assemblea Capitolina come richiesto, si dimostra che larga parte dell'autonomia di Roma è rimasta materia inesplorata, non sperimentata e soprattutto non pianificata, mentre sono le vere chiavi dello sviluppo della città: valorizzazione dei beni storico artistici ambientali e fluviali, sviluppo con particolare riferimento al settore produttivo e turistico, sviluppo urbano e pianificazione territoriale, edilizia, servizi urbani e del trasporto pubblico e mobilità, protezione civile; integrate poi col d.lgs. 61 con: la conferenza delle Soprintendenze per la valorizzazione, la gestione delle riserve Statali non collocate nei parchi Nazionali, il coordinamento delle manifestazioni fieristiche internazionali e nazionali, la promozione turistica all'estero. Usando come leve questi poteri di Roma Capitale esercitabili immediatamente e trovando un coordinamento con il resto delle funzioni della città metropolitana si può rimettere in moto un meccanismo per la verità inceppato e mai sperimentato a fondo.

Possibili riflessi sul piano nazionale per l'operatività delle città metropolitane

Armonizzare i poteri di Roma Capitale con la città metropolitana, delinea con maggiore evidenza che altrove, l'esigenza e le prime tracce di un nuovo metodo di politiche per le città, i cui principi potrebbero essere estesi

al resto delle città metropolitane. In primo luogo le esperienze e i fallimenti romani dimostrano che è necessaria una applicazione attiva delle leggi. La legge 56 pone scadenze e pochi punti fermi da raggiungere, ma non assume mai forme obbligatorie nei rapporti tra città metropolitane e Comuni; offre un insieme di regole che le realtà locali devono orchestrare rispetto alle diverse situazioni. Viene completamente lasciato libero il governo del passaggio da ex Province, tutte con le stesse automatiche competenze, a città metropolitane con identità specifiche e diverse traiettorie di sviluppo. In realtà le città metropolitane devono trovare da sole, con i Comuni che le compongono, la loro visione strategica e le azioni necessarie.

Se insieme alla difficile formulazione di una visione strategica si aggiunge che le regole del federalismo fiscale della 42/2009 e il riordino istituzionale della 56/2014, sono entrambe prive di disponibilità di finanziamenti e di meccanismi concorsuali per le loro assegnazioni, si spiega l'adesione tiepida e critica delle città e la scarsa operatività delle città metropolitane. D'altro canto è ormai evidente che tematizzare gli investimenti per settore, per asse, per temi... rende troppo simili gli interventi e gli investimenti in città dai profili molto diversi e premia la massa critica degli interventi necessari nel capoluogo, come è altrettanto evidente che le procedure a bando per i Comuni inevitabilmente scontano le pressioni locali e portano a progetti poco pertinenti al livello istituzionale metropolitano.

Questo panorama richiama formule nuove e le regole elaborate per Roma possono offrire qualche spunto. In primo luogo, il fatto che le funzioni necessarie di Capitale, che lo Stato intende sostenere per lo sviluppo nazionale complessivo, siano state addirittura identificate per legge e decreti, dimostra che è esattamente la visione strategica della propria identità la chiave per dare avvio alle città metropolitane; dovranno essere identificati i contributi allo sviluppo che le altre città metropolitane tra loro diverse e diversamente specializzate dovranno dare.

In secondo luogo la partita del sostegno dello Stato agli investimenti sembra orientarsi sullo scambio mutualistico tra i benefici urbani prodotti dalle città metropolitane e dai loro piani, che possono comporre il quadro di sviluppo nazionale. Del governo di que-

sto scambio mutualistico tra Stato e città è già rinvenibile un'affidabile traccia nel d.lgs. 61/2012 che precisa il versante finanziario, perfettamente in linea con l'approccio del federalismo fiscale, stabilendo (artt. 2,3,4) che con DPCM gli oneri per Roma per le sue funzioni di Capitale sono stabiliti in proporzione ai benefici economici derivanti dal suo ruolo e misurabili sul gettito delle entrate tributarie. Precisa regola fondata sul concetto di proporzionalità degli sforzi tra la capacità d'impulso di Roma ed il sostegno dello Stato. In terzo luogo il d.lgs. offre un preciso strumento di governo e programmazione finanziaria stabilendo che, prioritariamente per lo sviluppo infrastrutturale e comunque per il resto delle funzioni già delegate, dovrà essere stipulata un'apposita Intesa Istituzionale di Programma con Regione e Stato, strumento di programmazione negoziata individuato a suo tempo dalla legge 662 art.2 comma 203 c), come quadro di riferimento e programmazione poliennale delle attuazioni. Infine sotto il profilo dei raccordi Istituzionali viene istituita una sessione nella Conferenza Unificata con Roma Capitale, Stato, Regione, Provincia. Si allineano così programma di sviluppo della città, governo dei flussi finanziari, attuazione delle opere di interesse dello Stato nel territorio della sua Capitale. Nulla impedisce che tale procedimento venga replicato per le altre città metropolitane con profili specifici diversi e contributi differenziati allo sviluppo nazionale.

Si potrebbe configurare un modello di politica unitaria per le città in cui da un sistema unidirezionale basato sul contributo finanziario dello Stato di sostegno delle volontà locali proposte nei bandi, spesso non pertinenti al livello metropolitano, si passa a un modello collaborativo finalizzato allo sviluppo di quelle peculiarità locali che compongono lo sviluppo complessivo nazionale. Da questo scambio può nascere il piano nazionale per le città in cui la coerenza tra politiche diviene elemento distintivo per le città metropolitane più reattive e riesce a superare i localismi dei singoli comuni ricompresi nella città metropolitana. Da questo approccio possono discendere alcune novità:

1. Il ruolo delle città metropolitane non è una assunzione giuridica istituzionale, oggetto di possibile supporto da parte dello Stato, ma è il riconoscimento del contributo dato da queste allo sviluppo

complessivo del Paese

2. Il dato più importante con cui le città metropolitane contribuiscono allo sviluppo consiste nel modello di relazioni identitarie, che non necessariamente collima con esigenze di consumo di suolo
3. La politica nazionale per le città, e in particolare per le città metropolitane, va articolata per profili economici e territoriali che rispettino le specificità e premiano le reattività dei territori.
4. Nelle politiche sovraordinate di regioni e Stato le scelte territoriali e le iniziative vanno affidate al livello istituzionale appropriato: comuni, unioni di comuni, città metropolitane, superando i localismi.

Gli atteggiamenti attuativi finora colti sembrano invece figli ancora della cultura del trasferimento unidirezionale dei fondi dallo Stato e non della costruzione scambievole tra contributo allo sviluppo nazionale e politiche di sostegno finanziarie amministrative fiscali e progettuali, che potrebbe essere il nuovo paradigma per tutte le città metropolitane.

1. Legge 7 aprile 2014, n.56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni."
2. Legge 5 maggio 2009 n. 42 "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione"
3. Art. 1 comma 101, 102, 103 legge 7 aprile 2014, n.56
4. Art. 1 comma 2 legge 7 aprile 2014, n.56
5. Si cita come esempio del dibattito dell'epoca: AAVV (1988) "area romana: prima ipotesi del piano", *AR mensile dell'ordine degli architetti*, novembre dicembre 1988; Nucci C., Crisostomi V., Besati L. (1991) "La nuova dimensione metropolitana" *Lazioricerche* n.4 suppl.
6. Statuto della Città metropolitana di Roma Capitale approvato con deliberazione della conferenza metropolitana n.1 del 22.12.2014. Nello Statuto non vi è traccia dell'argomento.
7. D.L. 17 settembre 2010 n. 156 "Disposizioni recanti attuazione dell'art.24 della legge 5 maggio 2009 n.42 e successive modificazioni, in materia di ordinamento transitorio di Roma capitale"
- D.L. 18 aprile 2012 n. 61 "Ulteriori disposizioni recanti attuazione dell'art. 24 della legge 5 maggio 2009 n. 42, in materia di ordinamento di Roma Capitale"
- D.L. 26 aprile 2013 n. 51 "Modifiche ed integrazioni al decreto 18 aprile 2012 n. 61, concernente ulteriori disposizioni di attuazione dell'art. 24 della legge 5 maggio 2009 n. 42, in materia di ordinamento di Roma Capitale"

8. Statuto di Roma capitale approvato con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 8 del 7.3. 2013
9. Artt. 2,3,4, D.L. 18 aprile 2012 n. 61.
10. Proposta di legge costituzionale AC 3090 del 30 aprile 2015 Morassut, Borghi e altri.
11. Si cita come esempio del dibattito: Nucci C., Crisostomi V., Besati L. (1991) "La nuova dimensione metropolitana" *Lazioricerche* n.4 suppl.; Nuovo Piano Regolatore di Roma (2003) "Relazione" ed elaborati descrittivi D4 "Tessuti e centralità" delibera di adozione n.33, 19,20 marzo; Pietrolucci M. (2016) "Verso la realizzazione delle microcittà di Roma" Skira ed. Milano
12. Valorizzazione dei beni storico artistici ambientali e fluviali, sviluppo con particolare riferimento al settore produttivo e turistico, sviluppo urbano e pianificazione territoriale, edilizia, servizi urbani e del trasporto pubblico e mobilità, protezione civile; integrate poi dal d.lgs. 61 con: la conferenza delle Soprintendenze per la valorizzazione dei beni, la gestione delle riserve Statali non collocate nei parchi Nazionali, il coordinamento delle manifestazioni fieristiche internazionali e nazionali, la promozione turistica all'estero.
13. Città metropolitana di Roma capitale "Documento di indirizzo del piano strategico della città metropolitana di Roma Capitale" Deliberazione Consiglio Metropolitano n. 43/2016
14. Provincia di Roma PTPG (Piano Territoriale Provinciale Generale) approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n.1 gennaio 2010
15. Regione Lazio "Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica"

References

- De Luca G., Moccia F.D. (2017) Pianificare le città metropolitane in Italia: Interpretazioni approcci prospettive. INU Edizioni
- Moccia F.D., Sepe M. (2015) Una politica per le città italiane. INU Edizioni
- Glaeser E. (2011) Il trionfo della città. Bompiani Milano
- Sbeti F., Giannino C. (a cura di) (2017) città metropolitane, territori competitivi, progetti di rete Urbanistica Dossier n.12

At the border of the city. A preliminary study to an evidence-based approach to informal settlements

Valerio Cutini, Valerio Di Pinto,
Francesco Rossini

Introduzione

L'agenesi della città contemporanea si è spesso caratterizzata per processi di evoluzione spontanea che hanno determinato lo sviluppo di tessuti urbani di diversa natura e specificità. Queste tipologie di insediamenti, pur se generalmente considerate parassitarie rispetto alle aree sviluppatesi sulla base di strumenti di pianificazione e di governo del territorio, in realtà non sono necessariamente non regolate (Ananya, 2005), ed anzi spesso presentano un ordine ed una gerarchia molto forti, sebbene nascosti dalla presenza di un disegno urbano molto lontano dagli stereotipi e dai canoni estetici archetipici (Hillier, Greene, & Desyllas, 2000). L'alea di negatività che incombe sugli insediamenti spontanei è spesso legata ai concetti di precarietà sanitaria e funzionale, nonché all'assenza di servizi dovuti alla inevitabile locale assenza di una città pubblica strutturata. In questo senso è quindi fondamentale distinguere quelli che sono i contributi autopoietici all'evoluzione della città, intesi come processi di auto-organizzazione e riequilibrio non guidato, che possono portare anche ad esiti virtuosi, dai contributi spontanei meno qualificati e più problematici, tendenzialmente riconducibili alla nozione di *slum*.

Quest'ultima trova le proprie origini nella città moderna con l'apparizione nel gergo inglese del termine *slum* per indicare il patrimonio edilizio di più bassa qualità e precarietà igienica più elevata. Nonostante una certa obsolescenza, il termine è rimasto nell'uso comune, mantenendo l'accezione fortemente negativa e caratterizzandosi per una certa scorrettezza politica. Come tutti i termini che rappresentano categorie generali, anche il termine *slum* assume le più svariate accezioni locali con forti differenze di significato. Se, infatti, nei paesi maggiormente sviluppati esso è fortemente legato al degrado sociale che spesso incuba, nei paesi

in via di sviluppo è invece generalmente riferito esclusivamente alla scarsa qualità del patrimonio edilizio (UN-HABITAT, 2003). Al di là delle differenze specifiche, per quanto certamente significative, gli *slums* possiedono caratteristiche comuni, spesso considerate degli indicatori per la loro definizione operativa: (i) assenza dei servizi di base, in termini di accesso a servizi sanitari e di igiene, nonché all'acqua potabile, cui spesso si assomma l'assenza di servizi della raccolta dei rifiuti, la mancanza di energia elettrica, l'assenza di pavimentazioni stradali e di pubblica illuminazione, l'assenza di attrezzature di drenaggio urbano; (ii) alta concentrazione di un patrimonio abitativo al di sotto degli standards minimi, costituito da costruzioni precarie e non durevoli, generalmente inadeguate alle condizioni climatiche locali e che tendenzialmente non sono conformi a leggi e regolamenti; (iii) coabitazione di più nuclei familiari in una stessa abitazione e, in termini più generali, sovraffollamento; (iv) condizioni di vita insalubri, per effetto dell'assenza di servizi, e localizzazioni insicure o pericolose, sia in termini di esposizione ai pericoli, naturali ed antropici (in particolare dovuti alla promiscuità con funzioni non residenziali inquinanti), sia in termini di inadeguatezza delle infrastrutture di accesso all'insediamento; (v) incertezza della proprietà; (vi) povertà ed esclusione sociale, generalmente accompagnata a fenomeni di segregazione etnica e ad altissimi livelli di criminalità (UN-HABITAT, 2003). In alcuni casi si stabilisce una distanza netta tra gli amministratori/controllori del territorio e gli occupanti di queste piccole città nella città, che di sovente favoriscono l'attecchimento di una serie di fenomeni fortemente negativi, che vanno dall'occupazione completamente illegale ed auto-gestita del suolo allo stabilimento di economie sommerse e non riconosciute. Si parla, in questi casi, dei cosiddetti insediamenti informali, che quindi costituiscono l'espressione più estrema, e per certi versi esasperata, degli *slums*. L'insediamento informale supera quindi ogni nozione legata all'idea che nella città esistano fisiologicamente aree destinate alle classi meno abbienti, ad esempio per i lavoratori a basso reddito o per gli immigrati di recente sistemazione, oppure aree che si sono auto-organizzate per colmare un ritardo nel governo delle trasformazioni urbane, bensì esprime l'esistenza di

aree assolutamente fuori da ogni forma di controllo, in cui gli stessi amministratori/controllori hanno difficoltà d'accesso ed indeterminata azione.

È su questa tipologia di insediamenti che si focalizza l'attenzione del presente contributo, che propone uno studio preliminare finalizzato alla definizione di un approccio quantitativo per il miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti degli insediamenti informali e per il loro sviluppo sostenibile.

Gli insediamenti informali sono solo insieme di tuguri attecchiti nel terreno dell'illegalità?

Gli insediamenti informali trascendono la questione dell'adeguatezza fisica degli spazi architettonici ed urbani e dell'assenza di servizi, spostando fortemente l'attenzione su quello che si può quasi definire come una vera e propria filosofia di vita nella città. Ai suoi margini infatti, o in *enclaves* ermeticamente chiuse, queste forme insediative propongono un insieme di rapporti – naturali, spaziali ed antropici – che sovvertono quella che viene considerata la normalità di un insediamento cittadino. In questo senso, bisogna guardare agli insediamenti informali nella loro giusta dimensione, che è innanzitutto socio-culturale e che si ritrova nell'organizzazione caotica dei suoi spazi un'espressione delle sue specificità. Economie informali, rapporti sociali promiscui e risorse limitate e sempre precarie, infatti, necessitano certamente di un'organizzazione spaziale specifica, in cui le gerarchie funzionali sono certamente differenti da quelle di un normale insediamento e che presumibilmente sono chiamate a rispettare una gerarchia sociale poco conosciuta e certamente ambigua. Una delle caratteristiche tipiche degli insediamenti informali è l'esistenza di una categoria di spazi in bilico tra il dominio pubblico e quello privato che è del tutto sconosciuta alla città contemporanea, ma che era ben nota nel passato più antico, ove la condivisione socio-spaziale era molto più marcata di oggi. In questi *spazi di mezzo* si svolge una parte consistente della vita pubblica e privata delle comunità informali secondo modalità che seppur non del tutto chiarite lasciano pensare che siano una delle principali risorse urbane per questi insediamenti e sicuramente quelle che appaiono le più utili per la definizione e l'implementazione di

strategie di sviluppo *on-site*, che prevedano un rilancio fisico, sociale, economico ed ambientale escludendo sia lo sventramento degli spazi costruiti che l'allontanamento delle popolazioni insediate, in tal maniera cercando di preservare il labile equilibrio socio-economico delle comunità informali. Fatte salve le ovvie considerazioni innanzitutto di buon senso è giusto considerare gli insediamenti informali come qualcosa di più complesso di aree marginali degradate, e che quindi necessitano di un approccio nuovo, volto *in primis* a comprenderne pienamente le caratteristiche e successivamente a sostanziare adeguati programmi di riqualificazione e sviluppo.

Space Syntax e la bellezza dell'ordine e della gerarchia nascoste negli spazi urbani

Comprendere una forma insediativa significa innanzitutto estrapolarne i rapporti sociali negli spazi di co-presenza umana. La città si organizza e svolge nel tempo sotto l'azione di queste forze trainanti, giungendo ad una configurazione fisica che ne rispecchia la gerarchia, non essendo essa altro che l'espressione, determinata nello spazio e nel tempo, di una cultura locale. I disegni urbani archetipici – la scacchiera o la stella – che la storia ci ha tramandato non sempre sono stati pienamente colti nel loro senso più profondo; l'urbanistica si è spesso lasciata sedurre dalla loro dimensione estetica e ne ha messo in secondo piano le implicazioni funzionali, sottovalutando il complesso sistema dei rapporti socio-spaziali che le hanno generate e fatte evolvere nelle date direzioni. In estrema sintesi, l'interiorizzazione di un sistema insediativo passa dalla comprensione dei mutui rapporti, spesso non espliciti, tra la forma fisica dei suoi spazi e il modo con cui essi sono usati quali luoghi dei rapporti sociali, ovvero quali "contenitori" dei fenomeni urbani. Nonostante su queste posizioni sia oggi maturata una sostanziale e generale convergenza, le discipline "urbane" hanno prediletto approcci settoriali, volti a guardare distintamente l'uno o l'altro aspetto e giungendo, quindi, ad esiti sempre parziali. Fattispecie, questa, che si è ovviamente riverberata in maniera determinante sugli strumenti d'analisi e sulla relativa modellistica, portandola ad una crisi se non ad un vero e proprio fallimento. In questo scenario sta assumendo, negli

ultimi anni, particolare rilevanza scientifica e professionale un nuovo approccio allo studio della città, inteso a considerare gli insediamenti urbani come un fatto unitario, e basato sulla completa integrazione tra teoria e modelli d'analisi. Un approccio, quest'ultimo, che si basa sullo studio delle reti urbane complesse e che, per le caratteristiche che lo contraddistinguono, è noto come *approccio configurazionale*.

L'idea di fondo è che la città si manifesti secondo le proprie forme, ma funzioni in ragione della topologia che esse esprimono. L'insieme delle relazioni tra gli spazi urbani viene assunto come elemento determinante per il funzionamento della città, dando allo spazio stesso un ruolo generativo rispetto alla fenomenologia urbana (Hillier & Hanson, 1984). Spazio e rapporti sociali sono raccordati nell'idea che il movimento rappresenti un elemento di spinta determinante per lo svolgimento dei fenomeni urbani, al punto da poter parlare di una vera e propria economia di movimento quale incontrastato meccanismo di funzionamento urbano (Hillier, 1996).

A guidare questa sfida per l'interpretazione della città vi è senza dubbio la famiglia teorico-modellistica nota come *Space Syntax*, frutto degli esiti di un lavoro trentennale svolto presso lo University College of London sotto la direzione di Bill Hillier. Nella declinazione hilleriana dell'approccio configurazionale il quadro topologico urbano dipende essenzialmente dalla distribuzione di misure di centralità, ed in particolare del grado di vicinanza media di un nodo urbano a tutti gli altri nella rete, definito come indice di integrazione.

Space Syntax propone, inoltre, l'idea che la città, sebbene rappresentata da un'unica rete complessa, sia in realtà costituita da un insieme di reti tra loro interagenti (*background networks*), tenute insieme da una struttura globale (*foreground network*), contemplando, quindi, il concetto di multi-scalarità. Sulla base di queste caratteristiche, *Space Syntax* permette di determinare i rapporti gerarchici che regolano un insediamento urbano, sia sotto il profilo topologico, sia sotto quello spaziale, valutandone unitariamente il funzionamento e l'organizzazione fisica, con il vantaggio di non doversi riferire alle caratteristiche formali dello spazio, ma al loro duale topologico nell'economia di

movimento. Ciò consente, in altri termini, di poter agevolmente analizzare anche strutture complesse particolarmente caotiche ed apparentemente prive di gerarchia ed ordine interno, facendone emergere le caratteristiche latenti e nascoste in esse interiorizzate e spesso svelando esiti inaspettati. Grazie a queste caratteristiche, l'analisi configurazionale appare particolarmente utile alla comprensione degli insediamenti informali, sia per cogliere gli aspetti fondamentali della loro struttura interna e del loro rapporto con il resto della città, sia per far emergere, in questo quadro, il ruolo degli *spazi di mezzo*, intuitivamente nevralgico.

Metodologia

Ricorrere a strumenti di analisi configurazionale significa, da una parte, aderire ad una visione della città che assume lo spazio urbano liberamente accessibile quale elemento determinante il suo funzionamento ed a sua volta quale frutto di processi culturali locali di lunga durata; ma significa anche, più concretamente, individuare una o più tecniche operative che siano in grado di sostanziare questa visione in un insieme di parametri ed indici, ovvero, in termini generali, in un set di variabili configurazionali. In questo senso assume particolare valore l'affidabilità delle misure e quindi il grado di diffusione delle tecniche nella comunità scientifica ed in quella professionale, inteso quale principale strumento di validazione e verifica. Ciò che privilegia *Space Syntax*, per la validazione di cui è stata oggetto in oltre tre decenni di studi, sebbene sul medesimo impalcato teorico nuove e diverse tecniche si stiano recentemente affermando.

La famiglia di tecniche che afferiscono a *Space Syntax* propone strumenti specifici in relazione all'oggetto dell'analisi, di concerto con i meccanismi percettivi che li dominano, per come evidenziati dalla psicologia ambientale. Si distinguono in tal senso tecniche mono-dimensionali o pluri-dimensionali, a seconda delle modalità esperienziali che guidano i processi del movimento e della sua pianificazione (navigazione). Per il caso degli spazi urbani, è stato ampiamente dimostrato che gli spostamenti vengono tendenzialmente semplificati in termini lineari, alla ricerca

di connessioni visuali semplici tra spazi di iso-visione, ovvero tra spazi convessi. Ciò ha portato all'affermarsi, in questi casi, dell'uso di tecniche mono-dimensionali, basate sulla costruzione di una rete urbana che ne rispecchia la fenomenologia. In ambito *Space Syntax* tale tecnica, nata come *Axial Analysis*, è oggi evoluta nell'*Angular Segment Analysis* (Turner, 2001) e prevede la costruzione di una rete urbana duale, ovvero basata su un processo di inversione dei nodi e degli archi rispetto ad una classica rete urbana.

Le variabili configurazionali principali associate a questa tecnica sono legate a misure di centralità sul grafo urbano, intese a valutare il grado di vicinanza media di un nodo a tutti gli altri del grafo (*indice di integrazione*) e il grado di medietà di un nodo rispetto a qualsiasi coppia di nodi sul grafo (*indice di scelta*) intesa come la probabilità che esso si trovi sui percorsi minimi che li connettono. In questo contributo l'analisi configurazionale di un caso di studio significativo sarà condotta con l'utilizzazione della *Angular Segment Analysis*. Grazie a questa implementazione sarà possibile esplicitare la gerarchia topologica degli spazi urbani, valutando la distribuzione degli indici di centralità. Allo stesso modo, sarà possibile valutare la gerarchia spaziale pura, misurando la distanza metrica media di ogni nodo da tutti gli altri sulla rete urbana ed esplicitando le correlazioni che esistono tra queste misure a diverse scale di analisi.

A valle di questa fase, sarà possibile evidenziare le caratteristiche dell'aggregato urbano oggetto di analisi, ponendo particolare attenzione all'individuazione ed alla caratterizzazione degli *spazi di mezzo*. Successivamente, raffrontando gli esiti con le invarianti configurazionali note in letteratura, sarà possibile procedere alla diagnosi di eventuali patologie urbane e del loro impatto sul funzionamento dell'insediamento. Sulla base di questo step sarà infine possibile estrapolare spunti utili per la definizione di proposte preliminari per il miglioramento dell'insediamento informale e la creazione di condizioni valide per il suo sviluppo sostenibile, coerentemente con l'approccio *on-site*.

Un caso di studio: Manila

Il ricorso ad un approccio di studio di tipo induttivo assegna ai casi di studio un

ruolo fondamentale per l'ottenimento di risultati affidabili e generalizzabili. Nel caso di specie la ricerca di un aggregato urbano che avesse tutte le caratteristiche che contraddistinguono gli insediamenti informali, soprattutto sotto il profilo sociale ed economico, vere forze trainanti per la generazione e lo sviluppo di questi spazi dimenticati, ha indirizzato la scelta del caso di studio in uno dei Paesi in via di sviluppo. L'assunzione di un insediamento informale come una delle più evidenti forme di spazializzazione delle contraddizioni culturali della popolazione insediata ha inoltre suggerito di orientare la ricerca in contesti caratterizzati da una netta demarcazione tra ricchezza e povertà, ove tale separazione trovasse nello spazio costruito la sua manifestazione più grandiosa ed ostentata. Naturalmente sono numerose sono le mega-città che rispondono a questi requisiti, soprattutto in alcune vaste regioni del pianeta. Tra queste si segnala Manila, capitale delle Filippine, nel Sud-Est dell'Asia, che seppure autonomamente conti non più di 1,6 milioni di abitanti è in realtà il centro di un'area metropolitana che ne ospita oltre 12 milioni, con una elevatissima densità abitativa. La città è stata quasi completamente ricostruita nella seconda metà del novecento, a seguito delle devastazioni della seconda guerra mondiale, con un impulso fortissimo dalla fine degli anni '70. Manila ha continuato a crescere ininterrottamente da allora, sospinta da un'espansione economica consistente, ma iniqua. I governi locali non sono riusciti a controllare questi fenomeni, con il risultato di un'area metropolitana attualmente sovraffollata e molto inquinata, dove non servono indicazioni per capire dove siano localizzate le classi più abbienti e quelle più indigenti. Nella città sono presenti cinque aree riconducibili al concetto di insediamento informale, che secondo stime non ufficiali contano più di un milione di abitanti (Gaillard & Cadag, 2009), con una densità di popolazione superiore ai 70.000 ab. /km². Tra questi insediamenti si segnala il compound di Baseco, una tra le aree più povere del nord delle Filippine, situato nel cuore della città, a poca distanza dai grandi attrattori cittadini costellati di grattacieli, alberghi ed abitazioni di lusso, faccia pulita di una tra le città più sporche del mondo.

BaSECo compound. Un vaso di creta in mezzo a vasi di ferro?

Come tutte le città filippine, Manila risulta suddivisa in unità di governo locale dette Baranggay. Nella sola capitale se ne contano circa 900. L'area di Baseco, o sarebbe meglio scrivere BaSECo, quale acronimo di Bataan Shipyard and Engineering Corporation, corrisponde al Baranggay n. 649 ed è situata alla foce del fiume Pasig, nell'ambito del Porto di Manila. L'insediamento si sviluppa in circa 300 ha di superficie ed ospita, secondo alcune fonti giornalistiche, tra i 70.000 e i 90.000 abitanti, sebbene questa sia solo una stima, non esistendo un'affidabile anagrafe locale, che comunque ne contava circa 60.000 al 2015 (Philippine Statistic Authority, 2017). L'area su cui insiste Baseco è un'isola artificiale, nota come Engineer's Island, che sebbene sia nata per proteggere la città di Manila dalle inondazioni marine, in passato è stata usata come discarica, soprattutto di materiali ferrosi derivanti dalle attività portuali. Una delle principali attività economiche locali è la ricerca e la vendita di questi rifiuti ed è significativa del quadro socio-economico dell'area, che si completa con le attività correlate all'offerta di lavoro del Porto di Manila ed al traffico di illegale di merci sotto ogni forma, dalle droghe agli organi. Un efficace ritratto in tal senso è stato tracciato nel 2011 dal pluripremiato docudramma *Bakal Boys*.

Per la sua posizione e l'origine del suo suolo Baseco è fortemente esposta ai pericoli naturali, sia in termini di inondazioni fluviali e maremoti, sia in termini di cedimenti del terreno e terremoti. L'intera costa di Manila, inoltre, è fortemente esposta al passaggio di tifoni e forti tempeste stagionali che sovente distruggono le costruzioni più precarie, che costituiscono la maggioranza delle abitazioni di Baseco. La promiscuità delle costruzioni e la precarietà dei sistemi di approvvigionamento di energia e fonti di calore causano spesso incendi, che comportano la distruzione di interi comparti abitati e la morte di centinaia di persone. Baseco, peraltro, manca quasi completamente dei servizi essenziali sociali e sanitari e vi è un difficile accesso all'acqua potabile. L'area inoltre risulta fortemente inquinata non solo nelle acque, ma anche nell'aria ed acusticamente. Sono pressoché assenti sistemi di drenaggio

delle acque di pioggia e manca quasi completamente la pavimentazione stradale. Non sorprende che in queste condizioni il contagio endemico sia una delle prime cause di morte nell'area e la convivenza con malattie gravi una condizione accettata dalla popolazione. L'aspettativa di vita nell'area è considerevolmente più bassa della media della città (esclusi gli altri *slums*) e la qualità di vita è evidentemente molto bassa. Il tasso d'istruzione è molto ridotto, essendo l'abbandono scolastico una prassi comune.

In definitiva, Baseco costituisce sicuramente una tra le aree urbanizzate più fragili di Manila che si contrappone in modo stridente sia agli insediamenti ad alta urbanizzazione della capitale filippina, sempre più tecnologizzati e lussuosi, sia ai comparti urbani medi della città, che, seppure mediamente sottosviluppati rispetto ai canoni occidentali, vedono almeno la presenza dei servizi minimi ed un patrimonio costruito accettabile: un vero vaso di creta tra i vasi di ferro.

L'insediamento di Baseco possiede, quindi, in misura paradigmatica, tutte le principali caratteristiche che sono state dette proprie degli insediamenti informali. La particolare localizzazione nel quadro della città di Manila, un'isola separata da un canale, ha favorito lo sviluppo di un layout urbano completamente libero da vincoli di raccordo con i blocchi urbani già costruiti: ciò fa di Baseco una città nella città, condizione piuttosto inconsueta per un insediamento informale. Se esiste un futuro sostenibile per gli insediamenti informali, sicuramente Baseco può fornire indicazioni utili per realizzarlo.

Alla luce di queste considerazioni, l'insediamento sembra costituire un ottimo caso di studio per la comprensione, la diagnosi e la definizione di proposte di portata generale per gli insediamenti informali.

Risultati preliminari

I risultati dell'analisi configurazionale di Baseco, per quanto preliminari e suscettibili di approfondimento, mostrano tuttavia alcuni aspetti singolari, che possono essere considerati indizi di specifiche caratteristiche degli insediamenti informali. A livello globale – ovvero considerando l'intera rete urbana come un sistema unitario – la polarizzazione dell'indice di

integrazione sulle strade perimetrali e su pochi elementi di attraversamento. Allo stesso modo si distribuisce anche l'indice di scelta, di fatto ricalcando gli stessi elementi della rete. Ne deriva la presenza di una struttura portante del sistema gerarchicamente molto chiara, ma che è espressione di una dinamica urbana inusuale: gli spazi ad alta appetibilità come luoghi di destinazione (alto indice di integrazione) sono anche spazi ad elevata probabilità di attraversamento (alto indice di scelta), con evidenti implicazioni dal punto di vista funzionale: attività di tipo statico, ovvero che sono oggetto di spostamenti mirati, come sono tutte le attività monopolistiche o monopolizzanti, convivono e condividono lo spazio con attività di tipo dinamico, ovvero che beneficiano del movimento verso aree ad alta integrazione, come sono, ad esempio, le attività commerciali. Di fatto si tratta di spazi dove funzioni dal carattere prettamente pubblicitario (movimento ed attività correlate *in primis*), si integrano con funzioni prettamente privatistiche (spazi del lavoro e della ricreazione), in quanto queste ultime non possono essere svolte altrove, sia per mancanza di spazi qualificati che per il sovraffollamento del patrimonio costruito. Tutto ciò appare corrispondere all'interpretazione configurazionale degli *spazi di mezzo*, che sembrano confermarsi come una vera risorsa degli insediamenti informali. A livello locale i risultati delle analisi mostrano la polarizzazione dell'indice di integrazione locale (con raggio di 200 metri) nella zona SUD dell'insediamento, in prossimità della spiaggia principale. Si registra, inoltre, un'iper-frammentazione metrica generalizzata della rete urbana, evidenziata negli *scatter-plot* che esprimono il rapporto tra profondità metrica media locale e globale: dall'intorno locale di 500 metri a crescere è chiara la tendenza alla formazione di un unico picco di punti a basso valore (e quindi ad alta integrazione allo specifico raggio metrico), segno che il patchwork dei tessuti locali si dissolve nella struttura globale già a piccoli e medi interni. In tal senso, la mappa, come ci si poteva attendere, evidenzia una grande frammentazione spaziale, che tuttavia non si accompagna ad una distribuzione omogenea delle aree ad elevata centralità locale, come attesta la polarizzazione dell'indice di

integrazione locale. Ciò esprime la presenza di un layout urbano inefficiente per quanto riguarda i tessuti locali, presumibilmente in ragione di una propensione degli abitanti all'uso degli spazi comuni in luogo degli spazi privati. La misura del grado di sinergia tra livello locale e globale, calcolata come il coefficiente di correlazione tra l'integrazione di raggio topologico 3 e l'integrazione globale (che esprime la facilità con cui si interpreta la struttura globale analizzando la struttura locale, e che costituisce, quindi, una misura del rapporto tra i due livelli) è pari a 0,5168. Tale risultato pare indicare che è mediamente piuttosto agevole raggiungere gli elementi principali della struttura globale dai tessuti locali, anche se essi sono segregati, sia globalmente che localmente: ciò sostanzia l'idea che siano proprio gli *spazi di mezzo* gli elementi nevralgici dell'intero sistema urbano.

Conclusioni

Gli insediamenti informali pongono una sfida alla pianificazione del territorio che va affrontata in maniera coordinata e sistematica e che certamente non può esaurirsi nei risultati di uno studio preliminare. Il presente lavoro, tuttavia, ricorrendo all'applicazione dell'analisi configurazionale al caso paradigmatico dell'insediamento informale di Baseco, giunge a 3 principali risultati di valore indicativo, che lasciano intuire ottime potenzialità di sviluppo: (1) la presenza nell'insediamento di spazi ad uso fortemente promiscuo, che suppliscono all'assenza di spazi privati adeguati anche alle più elementari funzioni insediative e che paiono effettivamente essere i veri e propri *spazi di mezzo*, in cui il confine tra pubblico e privato è molto labile e che garantiscono il delicato equilibrio degli insediamenti informali; (2) l'evidenza quantitativa che gli *spazi di mezzo* dominano la gerarchia urbana sotto il profilo topologico e geometrico, a conferma del ruolo fondamentale nel funzionamento degli insediamenti informali che essi giocano; (3) il preliminare riconoscimento alle tecniche di analisi configurazionale di grandi potenzialità per l'individuazione e la caratterizzazione degli *spazi di mezzo*, e, di conseguenza di un potenziale quali strumenti di effettivo supporto decisionale per la riqualificazione degli insediamenti informali. Il carattere

preliminare del presente studio, in ultimo, pur non consentendo di fornire esiti generalizzabili, sembra suggerisce con relativa chiarezza che, al di là del caso specifico di Baseco, l'individuazione di soluzioni per la riqualificazione *on-site* degli insediamenti informali si conferma passare per la capitalizzazione del valore degli *spazi di mezzo* e per lo sfruttamento del loro non surrogabile potenziale.

Lo sviluppo di futuri percorsi di ricerca deve, in tal senso, necessariamente convalidare con maggiore significatività l'uso dell'analisi configurazionale per una caratterizzazione quantitativa degli *spazi di mezzo*, nell'ottica di poter costruire strategie di sviluppo consapevoli, condivise ed affidabili, che sono fondamentali in scenari dalla forte ambiguità socio-culturale, tanto mutevoli nella loro precarietà, ma allo stesso tempo apparentemente così poco resilienti ai veri cambiamenti.

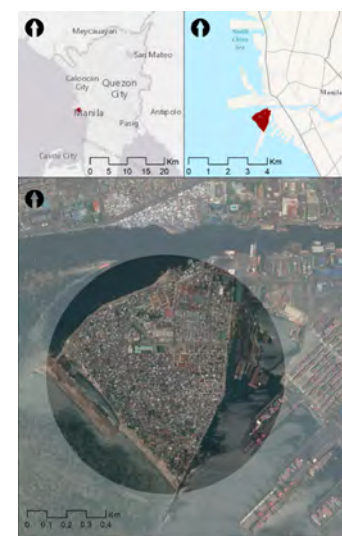


Figura 1 – Inquadramento cartografico ed aerofotografico dell'area di studio

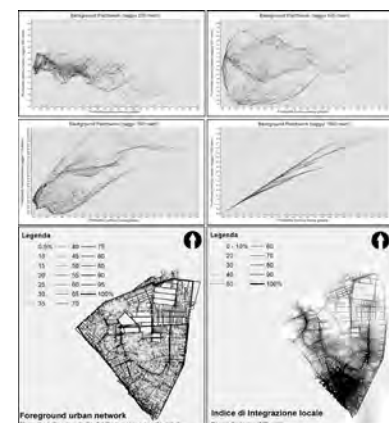


Figura 2 – Sintesi dei risultati

References

- Ananya, R. (2005) "Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning", *Journal of the American Planning Association*, Vol.71, n.2, pp. 147-158, doi: 10.1080/01944360508976689
- Gaillard, J. C., & Cadag, J. R. (2009) "From Marginality to Further Marginalization: Experiences from the Victims of the July 2000 Payatas trashslide in the Philippines", *Jambá: Journal of Disaster Risk Studies*, Vol.2, pp. 197-215. doi:10.4102/jamba.v2i3.27
- Hillier, B. (1996) *Space is the machine*, Cambridge University Press, Cambridge, UK
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984) *The social logic of space*, Cambridge University Press, Cambridge, UK
- Hillier, B., Greene, M., & Desyllas, J. (2000) "Self-generated Neighbourhoods: the role of urban form in the consolidation of informal settlements", *Urban Des Int*, Vol.5, n.2, pp. 61-96, doi: 10.1057/palgrave.udi.9000018
- Philippine Statistic Authority. (2017). *Highlights of the Philippine Population 2015 Census of Population*. Tratto da <http://psa.gov.ph/content/highlights-philippine-population-2015-census-population>
- Turner, A. (2001) "Angular Analysis", *Proceedings of the 3rd International Symposium on Space Syntax*, pp. 30.1-30.11 Georgia Institute of Technology, Atlanta, GA
- UN-HABITAT (2003) *The challenge of slums. Global Report on Human settlements*, United Nations

Ciò che manca: dare spazio al 'malinteso'

Silvia Dalzero

Prospettive urbane

Nella città contemporanea si assiste a una messa in scena provocatoria, estrema, sin anche perversa di sviluppo straordinario quale unico fine da perseguire e desiderare. Si assiste alla proiezione di un mondo virtuale, fatto di rapporti lontani, di frammenti diversi testimoni dell'irrompere dell'eccezione. Un mondo in cui il 'senso', ovvero l'integrale verità nel suo accadere si manifesta nello spazio pubblico che si fa centro nevralgico della città del futuro, spazio di contatto e separazione al contempo. In effetti, si vive l'era delle partizioni, delle divisioni, delle frontiere che si mostrano testimoni di realtà misteriose, mutevoli, spesso abitate da genti 'in attesa', da aspiranti cittadini in sosta, sulla porta, incastrati in un mondo parallelo, atemporale, avulso da ogni comune definizione e cognizione¹. Un mondo che si dichiara luogo caratteristico, luogo di transizione nel quale prende forma un terzo spazio il cui centro è al suo interno, in cui tutto si confonde, si mescola in una sorta di ritorno al caos iniziale, a uno stato primigenio senza misura. Una dimensione, dunque, ridotta qualche volta a ridicolo corridoio (come la "Terra di mezzo" fra Corea del Nord e Corea del Sud, Terra abitata da militari, da genti in transito, sospesa in uno stato di attacco e uno di difesa) e, più spesso, spazio attraversato, non percepito in cui, incontrastato, il 'malinteso' dimora e dove il disordine regna sovrano facendosi ragione prima, peculiarità essenziale da cui partire, ricominciare e da cui prospettare altra realtà ("Terre miraggio" per genti in fuga da guerre, da regimi totalitari o da condizioni di vita estreme²).

Pensare a luoghi dove il 'malinteso' si rivela può essere, allora, un modo per contrastare una ricerca di tutti uguali, una ricerca di globalizzazione, di standardizzazione che, di fatto, porta a una sostanziale omologazione e quindi a un rifiuto dell'altro da sé. Da qui si prospetta una realtà urbana ben lontana da quella raccontata da Fritz Lang nel 1926 in 'Metropolis' nella quale era messa in scena sia l'utopia negativa e sia positiva della meccanizzazione, ovvero di una rifondazione ra-

dicale nel disegno urbano quale rappresentazione dell'ideologia sociale, politica, morale e pure religiosa. Una dimensione urbana che organizzava morfologicamente lo stato delle cose in un'ideale ricerca d'industrializzazione affatto antitetica a quella presente in cui, oggi, si assiste, invece, a una messa in scena di un'utopia, sociale e territoriale, degradata a immagine di consumo, a mera fantasia, ideologia mediatica. Se ne conviene allora che nell'attuale scena urbana prendono forma, sostanzialmente, due opposte società: la prima con apice nella città di fatto, nella città della libertà come progetto e come valore, la seconda, invece, con apice nel processo mediatico, nella competitività di mercato e di consumo, la cui ragione si concretizza nell'affermazione di successo individuale.

Prospettive urbane dunque antitetiche nelle quali: le distanze, i margini, i vuoti, i giardini... si dichiarano nella 'città autentica' occasioni progettuali mentre nella 'città contemporanea' gli spazi tra le cose, gli spazi aperti come gli spazi pubblici, le piazze, i confini, i portici si fanno, nell'idea mediatica, tanto indefiniti da fuggire ogni qual si voglia ordine e controllo, di fatto contrapposti al grande interno privatizzato e sorvegliato, tecnologicamente avanzato e di certo sostenibile.

Insomma, lo 'spazio fra le cose' appare quale primo testimone dell'identità di luogo, 'autentica' occasione di incontro e soprattutto immagine della 'città reale'. Per di più, nell'attuale scena urbana, con la caduta del valore storico, persino i monumenti non hanno più nulla a che vedere con la storia e si fanno solo prodotti mediatici, o meglio immagini pubblicitarie, oggetti di consumo di una città che pare sul punto di cadere vittima di poteri economici, politici e, sempre più, dominata dal desiderio di espansione virtuale, di crescita infinita senza regole e significato. Prendono forma, quindi, città come agglomerati di oggetti inessenziali, messi fra loro in 'competizione': il grattacielo più alto, l'architettura più tecnologica, più sostenibile... e parallelamente alla crescita incessante del sistema urbano, si prefigura l'incubo della scarsa qualità, dell'assenza di senso, di ragione civile e ambientale.

Lecito è allora chiedersi se, a partire da queste considerazioni, il fare architettonico non possa trovare un qualche valore, significato e principio formale proprio nella diversità e di conseguenza ci si interroga su quale possa

essere la 'città di domani' quando lo stesso costruito pare essere sul punto di perdere ogni qual si voglia 'ruolo strutturale' o 'valore formale'. Oggi più che mai, infatti, l'architettura non si pone a servizio dello stato delle cose bensì della genericità, del transitorio, sempre più aperta a provocazioni perverse, rappresentazioni smodate di un desiderio d'innovazione, di sviluppo estremo quale unico valore da perseguire. Una realtà nella quale lo spazio di incontro, di collegamento si fa garante del senso della città, del dialogo fra le parti come, fra gli altri, spiegava anche il movimento metabolista (in particolare Fumihiko Maki) che ne ipotizzava una continua trasformazione, lontana da soluzioni 'cristallizzate'. Si suggerisce, allora, un tipo di sistema urbano: duttile e mutevole, articolato in megastrutture dalla variabilità funzionale e tipologica ma pur sempre organizzate sulla base di grandi infrastrutture fisse. In definitiva, un'altra 'manière de penser l'urbanisme', come avrebbe detto Le Corbusier per auspicare oggi: riuso, recupero e riciclo le alternative prime del pensiero compositivo nonostante gli edifici si rivelino, per lo più, eventi, variazioni di forme senza fondamenti di senso e ragione, fabbricati più o meno alla moda, silenti gli uni agli altri, oggetti fuori scala, attenti solo a una qual si voglia immagine attrattiva.

Insomma, lo stato di crisi che in sé la cultura architettonica sta attraversando rivela le sue incertezze, contraddizioni proprio nelle divagazioni estetiche che riducono il moderno linguaggio progettuale a mera calligrafia, a banale 'naturalismo dell'artificio'. L'aspetto urbano si fa, dunque, futuribile, labile, sola rappresentazione imitativa fra le più demenziali del palinsesto pubblicitario, per altro senza alcuna identità civile, culturale e spaziale e persino spoglio della 'bellezza' connaturata allo stato delle cose, allo stato di natura. E così, dopo il realismo socialista, il realismo degli interessi economici, la rinuncia di una cultura critica e l'adozione del progetto come specchio dello stato di fatto e pure il dramma ambientale ridotto a sola ideologia; la ricerca dell'eccesso, dell'impudenza, la totale mancanza di rispetto storico culturale, il dilagare senza regola del costruttivismo e infine l'eco-sostenibilità trasformata in ego-sostenibilità promozionale, portano a un fare architettonico attento alla ricerca estetica da un lato e all'ideologia di un futuro tecnocrata-

tico dall'altro. Non si tratta, dunque, di un desiderio di sublimazione del caos bensì di un nuovo modo di essere dell'edonismo e della sua stessa caricatura, ovvero di un intricato insieme di svago e misticismo, di euforia della rappresentazione e di oblio della ragione. D'altra parte, un'opera architettonica deve (dovrebbe) saper sorprendere e al tempo stesso apparire come fosse sempre stata, come se da sempre appartenesse a quel luogo e a ben vedere, nel panorama attuale l'esibizionismo formalista scopre la sua migliore interpretazione nel 'capriccio' senza necessità, nel fare privo di dialogo critico e consapevole. Il fare e disfare si dichiarano, allora, in opposizione a un piano sostenibile in antitesi al pensiero consumistico e pure all'ideologia della globalizzazione, all'ideologia di una società in crescita illimitata e dal carattere capitalistico-finanziario che tende a cercare omogeneità in ogni aspetto urbano sollecitando in questo modo oltre che l'infondata imitazione anche assurde chiusure comunitarie.

Se ne conviene allora una ricognizione di mondo ordinata a bagliori caleidoscopici che, di fatto, identifica due diverse società: la prima, la 'città della sicurezza' il cui fine è attuare piani di omologazione e la seconda, invece, legata al processo mediatico, alla competitività di mercato e di consumo. Si potrebbe alludere alla dimensione di sogno descritta da Kafka nel 'Il Castello', nella quale si riconosce l'identità di due spazi in cui fermare l'agire umano: quello storico e quello metafisico. Una realtà iperscrutabile, persa in un vortice d'instabilità e dissolvimento, una realtà in cui dilaga il sentimento d'insicurezza che alimenta operazioni di controllo e chiusura e da cui il paradosso di cui parla anche Blackwell in 'The Power of identity': "politiche sempre più locali in un mondo strutturato da processi sempre più globali[...] c'è stata una produzione di senso e di identità: il vicinato, la mia comunità, la mia città[...] le persone inermi di fronte al vortice globale si sono chiuse in se stesse". Insomma, un mondo fatto a pezzi, un mondo di confini e barriere che, come suggerito da Heidegger, potrebbe intendere il confine non quale entità "su cui ogni cosa si arresta ma ciò in cui una cosa inizia la sua presenza".

A partire da ciò si spiega, allora, anche quanto H.P.Berlage aveva fatto ad Amsterdam o I.Cerdà a Barcellona ovvero, intendere il processo compositivo di spazio e tempo quale

sintesi estrema basata sull'unità, sulla riconoscibilità urbana nella quale la diversità acquista valore³. Naturalmente si fa largo al rischio che proprio la ricerca d'ineguaglianza determini l'irriconciliabilità delle parti, rivelandosi, per lo più, accostamento casuale di monolitici brandelli di città, a tratti grotteschi, coincidenti alle forme spettacolari dell'edonismo mercantile dilagante in ogni dove. Pertanto, non si può certo negare che questa ricerca di dispersione molecolare e di mutamento incessante, di libertà senza regole e di espansione senza limiti (conseguentemente priva di ogni identità insediativa) possa tradursi in vantaggio e possibilità.

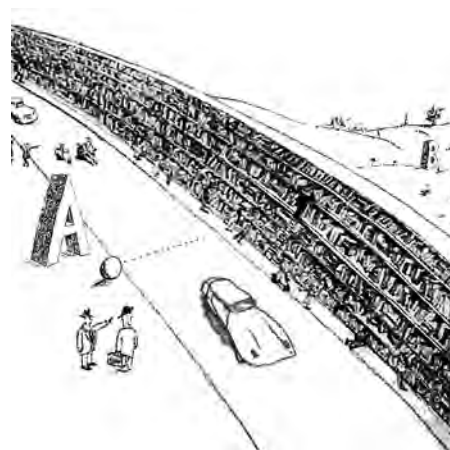
La multiforme, plurilinguistica cultura dell'ambiente urbano, nell'era della globalizzazione, sta, di fatti, prendendo il sopravvento ed è facile ipotizzare che con il trascorrere degli anni andrà aumentando. Si suggerisce, allora, la pianificazione di spazi separati, tanto inclusivi quanto esclusivi, ben delimitati e ben protetti. Un miscuglio e scompiglio che irrimediabilmente tormenta le aree urbane nelle quali la 'mixofobia' si rivela nella chiusura in isole d'identità e di somiglianza sparse nel gran mare della varietà e della differenza e di conseguenza catapultata in uno stato di grave incertezza causato, per l'appunto, da destabilizzanti processi di globalizzazione⁴. Questa realtà controllata e controllabile che va delineando un fare architettonico soprannominabile: 'della paura e dell'intimidazione' si manifesta in ogni dove e in particolare negli spazi pubblici sempre più sorvegliati, vulnerabili ma pur sempre possibilità di confronto, luoghi che ordinano uno stato pacifico della città e che mettono in scena sistemi di mitigazione della paura così da garantire la diversità e la possibilità di libero movimento. In vero però, spazi, per lo più, trasformati, oggi, in aree inutilizzate, anzi fra tasche di privato dove le interazioni umane si riducono a semplici conflitti fra automobilisti e pedoni o a 'silenti' vetrine di negozi, barriere difensive... destinate, in ogni caso, a tenere lontano la gente. Tutto ciò non può che incidere, fino a stravolgere, il nostro stare urbano dal momento che il pianeta ha ancora molta strada da fare per diventare il 'villaggio globale' auspicato da McLuhan. Si ipotizza, per questo, un'inversione d'interesse in grado di mutare la progettazione di spazi privati in quella di un più ampio spazio pubblico al contempo fruibile e stimo-

lante, ricco di varietà di usi alternativi e reso elemento catalizzatore invece che barriera all'interazione.

Un pensiero compositivo disposto, quindi, a unire differenze, a vedere il limite come occasione e non come ostacolo⁵. Uno sguardo teso a configurare lo spazio in modo da favorire la comunicazione, come voleva van Eyck quando suggeriva un modo di abitare complesso, articolato, fatto di luoghi dove tutte le attività potessero intersecarsi. Nella sostanza, quindi, una pratica architettonica fuggente la specializzazione, giudicata pericolosa perché fonte di noia e disgregazione sociale, e attenta, invece, a 'mettere ordine' (come voleva lo stesso Vitruvio) ma anche cosciente di uno stato di disordine ambientale quale potenziale di progetto. L'attenzione si deve allora concentrare più sulla qualità delle connessioni fra le parti piuttosto che sulla qualità materiale dei singoli elementi come del resto suggeriva lo stesso Platone, nel 'Timeo', quando riconosceva lo 'spazio tra le cose' come entità neutra, definita da piani geometrici che delimitavano le superfici dei corpi, così portando a una condensazione dello spazio quale trascrizione dei principi geometrici-matematici in cui l'identità metafisica si proiettava nel mondo reale. Il valore che Platone attribuiva allo spazio soggiaceva al potere relazionale tra le cose, all'inesistenza tra esterno e interno di ogni realtà. (In particolare era, però, Hegel nell' 'Estetica' a evidenziare l'assenza di distinzione tra esterno e interno nel peristilio del tempio greco). Ebbene, ma allora lo 'spazio in mezzo' si fa ambito fisico e concettuale con cui poter mettere in relazione l'architettura e la struttura urbana. Insomma, lo studio dello 'spazio pubblico', oltre a costituire un percorso

singolare per l'osservazione e la valutazione della struttura urbana contemporanea nella quale, al momento, è chiara, indispensabile e obbligatoria una corretta, valida e compiuta loro identificazione e soluzione dà inizio, anche e soprattutto, a movimenti di cambiamento sociale e ambientale in forme e pesi diversi.

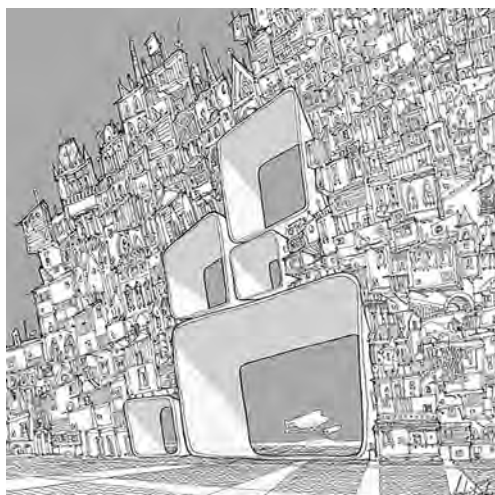
Figura 1– Il confine abitato (immagine di André Rocha,



Trasparent city)

Figura 2– Il confine potenziale (immagine di Silvia Dalzero: un collage con disegni di Saul Steinberg)

condotti verso un'altra concettualizzazione: la nostra relazione con il mondo ha una natura modale piuttosto disgiuntiva, come ad esempio la relazione soggetto-oggetto. All'interno di questa concettualizzazione la nostra relazione con il mondo ha una natura modale piuttosto disgiuntiva, come ad esempio la relazione soggetto-oggetto. All'interno di questa concettualizzazione, ciascuna modalità corrisponde ad una determinata situazione singolare, ed una posizione corrisponde alla nostra esperienza della situazione specifica di cui siamo solo una componente. La nozione di atopia non sottolinea dunque l'assenza di luogo; piuttosto ci incoraggia a pensare il concetto di luogo in modo diverso. Un luogo non deve essere considerato come una delimitazione chiusa equivalente ad una garanzia di un'identità stabile con confini rigidi. Piuttosto dovrebbe essere visto come un limite senza limiti. A differenza dello spazio metrico, che si basa sulle distanze misurabili, nell'atopia il locale e il globale sono contemporaneamente co-presenti all'interno di ciò che vengono definite aree di vicinato". Millet Y., (2013) "Atopia & Aesthetics. A Modal Perspective" in Contemporary Aesthetics, 11



1. "Siamo nell'età del simultaneo, della giustapposizione, del vicino e del lontano, del fianco a fianco e del disperso". Foucault M., "Spazi altri. I principi dell'eterotopia" in Lotus International, 1985-86, n.48-49, pp9-17 "La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare [...] Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone; e così il cammelliere e il marinaio vedono Despina, città di confine tra due deserti". Calvino I. (1977), *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, pp.25-26
2. "Nuove città potrebbero essere costruite per ragioni politiche, come è stato in passato. Le città tagliate da confini nazionali sono immaginate come anomalie preoccupanti. Eppure se ne avessimo di più, azioni congiunte sui problemi urbani potrebbero tendere a mantenere aperte le comunicazioni internazionali. Regioni urbane potrebbero essere fondate deliberatamente a cavallo dei confini, la dove le relazioni correnti sono ragionevolmente amichevoli, oppure come buffer zones internazionalizzate tra nazioni in conflitto". Lynch K. (1968) "The Possible City" in W.R. Ewald jr. (Ed.) *Environment and Policy. The Next Fifty Years*, Indiana University Press, Bloomington, p.154
3. "Sa cos'è una frontiera?...se faccio un altro passo sono altro; o sono morto". Film Angelopoulos T. (1991), *Il passo sospeso della cicogna*
4. "Nella prospettiva dell'atopia, il 'luogo' (topos) ha una determinazione né positiva, né negativa. Invece, il luogo può essere pensato come un terreno comune policentrico da cui siamo

References

- Appadurai A. (2012), *Modernità in polvere*, Cortina, Milano
- Appadurai A. (1996), *Disgiunzione e differenza nell'economia culturale globale* in *Cultura globale*, a cura di M. Featherstone, SEAM, Roma
- Augé M. (2014), *Le nuove paure. Che cosa temiamo oggi?* (tr.it. Tartarini C.), Bollati Boringhieri, Torino
- Bassetti N. e Matteucci S. (2013), *Sacro romano Gra. Persone, luoghi, paesaggi lungo il Grande Raccordo Anulare* (postfazione di Rosi G.), Quodlibet, Macerata
- Bauman Z. (2014), *Il demone della paura* (tr.it. di D'Amico S.), Laterza, Roma-Bari
- Borges J. L. (1998) *L'immortale, L'Aleph* (tr.it. di Tentori Montalto F.), Adelphi, Milano
- Calvino I. (1977), *Le città invisibili*, Einaudi, Torino
- Calvino I. (1984), *Le effimere nella fortezza* in *Collezione di sabbia*, Mondadori, Milano
- Carotento A. (2002), *Freud il perturbante*, Bompiani, Milano
- Cassano F. (1996), "Pensare la frontiera" in *Il pensiero meridiano*, Laterza, Milano
- Celati G. (2012), *Narratori delle pianure*, Feltrinelli, Milano
- Debray R. (2012) in *Elogio delle frontiere*, tr.it. Favetto G. L., ADD ed, Torino
- Deleuze G. e Guattari F. (1997), *Mille piani. Capitalismo e schizofrenia*, sez. I, Castelveccchi, Milano
- Derrida J. (1994), *Gli Spettri di Marx. Stato del debito, lavoro del lutto e nuova Internazionale* (tr.it. Chiurazzi G.), ed. Cortina Raffaello (collana Scienza e idee)
- Foucault M. (1985-86), "Spazi altri. I principi dell'eterotopia" in *Lotus International*, n.48-49, Milano
- Gadda C. E. (1993), "L'atomo e l'infinito" in *Opere di Carlo Emilio Gadda*, vol.V, *Scritti vari e postumi*, Garzanti, Milano
- Ghirri L. (2013), *Pensare per immagini. Icone, paesaggi, architetture* (a cura di Fabiani F., Gasparini L., Sergio G.), Electa, Milano
- Latouche S. (2012), *Limite*, Bollati Boringhieri, Torino
- Lynch K. (1968), "The Possible City" in W.R. Ewald jr. (Ed.) *Environment and Policy. The Next Fifty Years*, Indiana University Press, Bloomington
- Melville H. (1987), *Moby Dick*, Adelphi, Milano
- Nancy J. L. (2001), *Essere singolare plurale*, Einaudi, Torino
- Schulz C. (2007) *Genius Loci, Paesaggio Ambiente Architettura*, Electa, Milano
- Pasolini P. P. "Italo Calvino, Quelli che dicono no", intervista di Ruggero Guarini in *Messaggero*, 18 giugno 1974
- Pasolini P. P. "Lettera aperta a Italo Calvino, Pasolini: quello che rimpiango", in *Paese Sera*, 8 luglio 1974; poi con il titolo "Limitatezza della storia e immensità del mondo contadino", in Pasolini P. P. (2008), *Scritti corsari*, Garzanti
- Pasolini P. P. (1999), *Saggi sulla politica e sulla società*, Mondadori, Milano
- Rossi A. (2013), *L'architettura della città*, Quodlibet, Macerata
- Schütz A. (1974), *La fenomenologia del mondo sociale*, il Mulino, Bologna
- Simmel G. (1989), "Lo spazio e gli ordinamenti spaziali della società" in *Sociologia*, Edizioni di Comunità, Milano
- Virilio P. (2004), *Città panico, L'altrove comincia qui* (tr.it. Odello L.), ed. Cortina Raffaello, Milano
- Documentario Italia: Pasolini P.P. (7 febbraio 1974), *La forma della città in un programma RAI di Anna Zanoli*, per la regia di Brunatto
- Documentario Italia: P. Rosi G. (2013), *Sacro romano Gra*, Rai Cinema
- Film: Conversano F. e Grignaffini N. (2012), *Muri, visibili e invisibili*, in tutto il mondo
- Film: Sokurov A. (2015), *Francofonia*

Limes del disegno di città

Andrea Donelli

Finis et limes: considerazioni topografiche sul disegno storico del suolo

"Non spostare il confine antico, posto dai tuoi padri".¹ Anche l'orante citato nel Salmo dei proveri annuncia un fatto che, oltre ad essere considerato dogmaticamente la parola di Dio, espone un caso che riguarda la storia feriale dell'uomo. Il testo biblico pone con fermezza una regola che non è solo una forma morale, ma è anche una questione etica ed estetica. La parola "estetica" contiene in sé anche il vocabolo "etica", ed in questo rapporto, che non è solo di carattere lessicale, si inseriscono dei valori che interessano e riguardano in modo specifico il disegno stesso del confine, la sua ragione d'essere, una parte costitutiva fondamentale che è custodita in ogni luogo ed in ogni città. Questo non è un semplice segno che delimita e fissa uno spazio, spesso considerato e valutato nella contemporaneità come un dato generico, ma al contrario il margine osservato ed esaminato è un luogo di per sé definito e perciò reso riconoscibile da una serie di relazioni di senso e di significato sia geografiche, orografiche, territoriali, morfologiche – insediative che costruttive - tipologiche. I valori che uniscono i concetti di confine e di limite sembrano in apparenza differenti mentre paradossalmente sono tra loro congruenti. Ciò che rende significativo il legame riguarda in maniera specifica il disegno dell'habitat osservato anche nella differente lettura di scala di rapporto numerico. Infatti, il disegno del confine si prefigge, in questa acquisita riconoscibilità, di svelare e far comprendere e, di conseguenza, far conoscere uno spazio che ha delle specifiche proprietà dimensionali ossia anche misurabili, intese come relazioni che si rapportano e che si sono determinate nei fatti così come nella storia nella dimensione stessa del confine e che allo stesso tempo assume anche una connotazione adimensionale ovvero percepibile ed intuibile indipendentemente dalla misura. In tal modo si individua un insieme di fatti le cui peculiarità corrispondono e concorrono ad approfondire ed analizzare ciò che ha determinato e può ri-determinare lo spazio particolare che è considerato il limite. Il *limes*, il

luogo del confine sia antropico che naturale, nel disegno della città può essere espresso con il termine geometrico topologico di frontiera. La frontiera, il *limes* per gli antichi romani, rappresentava e contraddistingueva una sorta di barriera utile per difendersi all'interno dei confini imperiali, o una "via", ossia una "strada" nel caso in cui esso costituiva l'accesso di penetrazione verso altri territori. Il disegno del territorio, il *territorium* dei Romani non è solo da considerare come ambito geografico di un dominio politico o politico – militare, ma per gli antichi era innanzitutto una questione, una ragione pratica, non indifferente alle regole della natura governata in modo sapienziale nel considerare la forma e il disegno della terra quale un alleato a cui affidarsi per fissare il rapporto tra disegno del suolo e i modi di edificare. La singolare bellezza ed onestà propria del disegno della centuriazione romana si adopera perfettamente a rinvenire, meglio ad estrarre, i fatti della misura della costruzione del territorio comparata alla misura della costruzione riguardante anche i semplici manufatti che hanno determinato con la loro organizzazione un continuo rimando al significato ed all'unità del dimensionamento con il proprio luogo. Per comprendere il valore reso tale e legittimato dalla frontiera ossia dalla corrispondenza tra il *limes* della consolidata *forma urbis* e la struttura della *forma agri*, è utile l'esempio relativo alla analogia lessicale che intercorre ed emerge nell'arte del coltivare la terra con l'arte dell'edificare. Questi due modi di praticare l'uso del suolo; cioè la coltivazione e la costruzione edilizia si basano sulla natura, principalmente sul dato orografico che contribuisce a restituire la necessità di dare forma e anche dimensione al luogo e di rimando alla città e al territorio. Tale forma si realizza con la componente della logica e della ragione, della coerenza, ed è essa stessa la misura esplicita del rapporto che si instaura nel carattere prima insediativo, poi tipologico edilizio e di conseguenza distributivo e costruttivo. L'altro disegno unitario che si ricava da questo tipo di lettura è dato dalla precisa relazione che si instaura tra natura e costruzione. Un aspetto sempre discusso e risolto nell'antichità in cui il disegno del terreno veniva suddiviso sia con strade che fossati rettilinei che, incrociandosi perpendicolarmente tra loro, davano forma ai quadrati delle centurie. Questi allinea-

menti geometrici, detti *limites*, si formavano in base al loro orientamento, il nome di decumani e cardini era dato dalla loro disposizione territoriale: i decumani da Est ad Ovest, i cardini da Sud a Nord. I *limites* considerati tra i principali e fondamentali sistemi dell'organizzazione topografica romana erano il decumano massimo ed il cardine massimo, costituiti da una sezione stradale maggiore per larghezza rispetto alle altre vie. Essi venivano tracciati dagli agrimensori quale primo atto per impostare e costituire la centuriazione, determinandone in tal modo anche la direzione. Inoltre tale aspetto poteva discostarsi da una così perentoria e precisa definizione di di-segnare e dare forma al suolo poiché il sistema ordinatore per disegnare i *limites* considerava con particolare attenzione e competenza l'inclinazione del terreno, orientando dunque le strade così come i fossati secondo il corso dei fiumi. Questo è un ulteriore elemento che permette di comprendere il rapporto di utilità e di necessità ritenuto idoneo a facilitare il drenaggio delle acque dai campi coltivati. In altre circostanze orografiche e morfologiche, quando il sistema geografico lo consentiva, come nel caso delle centuriazioni emiliane in cui il decumano massimo è definito dall'asse principale della *via Aemilia*, si seguiva l'orientamento delle percorrenze di collegamento preesistenti. Questa coerenza e capacità di coniugare la pratica con la ragione, di rendere intellegibile un sistema, comportava una costante permanenza alla forma acquisita propria dei fatti orografici, morfologici ed insediativi che si delineano compiutamente in un *modus operandi* incontrovertibile all'interno di un programma e di una sapienza del rappresentare intesi nella loro funzione di rappresentare (*repraesentatio*) "*ri-presentante*"² che racchiude senza alternative un dato di tempo, e di memoria necessario per dare senso all'elemento costruttivo unitario. Di fatto, nell'attualità, l'assenza del rappresentare, del riconoscere anche semplicemente nel disegno del luogo e della forma della città, ha comportato in breve tempo alla perdita di una sapienza costruttiva che ha lacerato i *limes*, e non solo rimuovendoli ma addirittura in molti casi, cancellando gli antichi confini. Agostino Renna attraverso un percorso di pensiero relativo alle questioni dell'architettura intese come indagine scientifica, nel suo lavoro di ricerca dal titolo: "*Introduzione ai*

problemi di disegno urbano dell'area napoletana" ha precisato in modo significativo non solo le questioni, ancora oggi irrisolte, del disegno urbano, ovvero dell'architettura della città su area vasta, oltre i limiti amministrativi dei comuni, ma anche la volontà di dare una formulazione scientifica al problema e, la modalità interrogativa, utilizzata non immediatamente o semplicisticamente affermativa, con cui ha affrontato la questione ha messo in evidenza come i progettisti abbiano un ruolo importante³. Si tratta di riavvolgere il nastro e di orientarsi nuovamente verso il rapporto uomo – natura e di conseguenza alla relazione forma e disegno della città. In tal modo si realizza un programma verso la comunità, dando forma ad un concetto conseguente quale quello di legame, di appartenenza, che si concretizza anche amministrativamente a garanzia della protezione del carattere del luogo e dell'uso da parte degli uomini che abitano il territorio. Le caratteristiche culturali vengono preservate pur adeguandosi alle trasformazioni in atto e, per quanto riguarda l'uso del suolo, si cerca di garantire una sorta di tutela che lo preservi da forme di mero consumismo. La trasformazione non deve cancellare la caratteristica ricchezza e varietà dell'intero sistema e la relazione tra presente e futuro non deve provocare una condizione di omologazione. Ciò comprometterebbe l'equilibrio di un intero sistema, assoggettandolo ad un indistinto e omogeneo rapporto, come purtroppo spesso avviene, di mero affare speculativo. Sono lo studio, l'analisi, un particolare tipo di indagine svolti necessariamente e culturalmente sulla cartografia tecnica che meglio rappresenta lo strumento conoscitivo che permettono di comprendere e conoscere tutti quegli elementi del costruito storico che hanno dato forma e senso al luogo e alla città. La conoscenza e la chiarezza intellegibile delle permanenze rese tali dagli elementi costitutivi che si precisano e si attestano come rapporto decretato dalla tipologia sia rurale che urbana relativa al disegno e alla divisione del suolo costituiscono il fatto portante e riconoscibile di questo sistema. Una relazione in cui *forma urbis* e *forma agri* definiscono anche il loro *limes*, la loro frontiera di spazio divenuto nel tempo purtroppo confuso e privo di logiche, in cui ha preso posto la periferia, quella parte di città divenuta inconciliabile con il resto del territorio. Un luogo questo

dove non si comprende più dove abbia termine la campagna ed inizio la città. Il confine tra i sistemi del disegno urbano consolidato con le permanenze del disegno rurale non solo costituiva un *limes* nel disegno storico del suolo riconoscibile in quanto erano visibili i segni materiali del tracciamento. Il solco, inciso fisicamente prima di tutto dalla geografia, dall'orografia e dalla morfologia, determinava la "differenza" tra una parte e l'altra. Questo elemento stabiliva una geometria, un valore che era misura sia della terra che per l'uomo. Il concetto di "*terra nullis*" sembra appartenere alla periferia uno spazio limite divenuto tale in quanto la sua marginalità non si integra compiutamente né con la città, né con la campagna. Perciò l'antico concetto urbano legato alla città fondata che era in grado di articolare l'omogeneità sia delle istituzioni civili che dei modi di vita nella città e nella campagna; questo sistema costituiva un insieme regolato dalla stessa legge. Un habitat rurale, così come una città, si costruiscono attraverso il rapporto tra il disegno dei tracciati e dei luoghi, la divisione del suolo ri-suddiviso per colture è un intervento eseguito nello specifico per favorire le condizioni d'uso. Si tratta perciò di una unità fatta anche di parti tra loro diverse e appartenenti ad un'unica struttura. Infatti, dalla regolamentazione e, soprattutto dal disegno degli elaborati per i catasti, per i cabrèi, dalla lettura del parcellato si rivela non solo il dato tecnico di relazione tra le parti, le proprietà, gli usufrutti, ma anche la relazione intrinseca che insiste tra il costruito e le strade, i campi e gli edifici, inoltre essi testimoniano il possibile riscontro con le dimensioni delle coniugazioni che appartengono al disegno stesso del luogo, comprendendo i *limes* come uno spazio e dimensione della riconoscibilità. Ciò, riporta, ad esempio, ad ogni elemento che originariamente si delinea e che disegna il territorio non solo come testimonianza, ma come dato oggettivo del lavoro attuato anche dagli antichi agrimensori.

Conclusioni

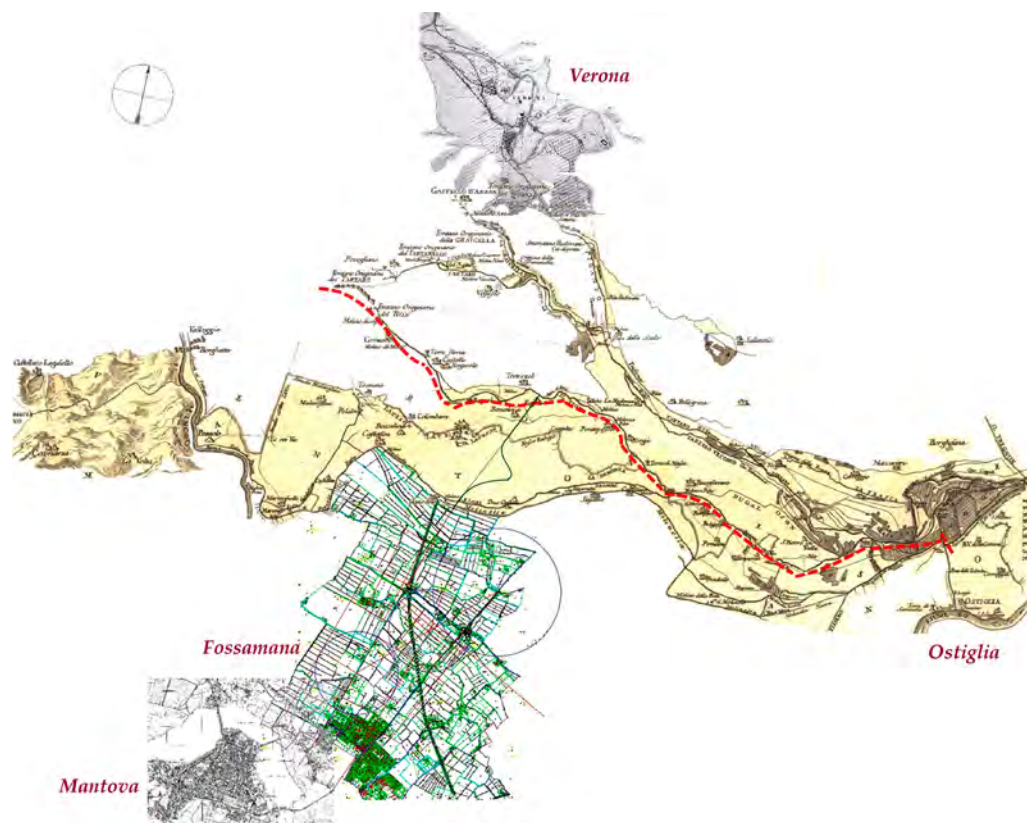
Alla fine degli anni Cinquanta Giuseppe Samonà pubblica il testo dal titolo "*L'urbanistica e l'avvenire della città*" una ricerca che si basa sul fondamento "dell'unità architettura /urbanistica". Attraverso questo egli precisa il principio e il significato di unità inscindibile. Egli scrive relativamente alla forma della città: "la necessità di ordinare con me-

todo, in rapporto al carattere, le varie parti della città e i vari servizi a questa necessari."⁴ Questa ultima affermazione precisa la concreta necessità di comprendere il disegno dell'habitat sia urbano che rurale, in particolare modo di quei luoghi che determinano i *limes*, siano essi macro che micro. I *limes* che, prima ancora di essere dei dati antropici, sono stati degli elementi storicamente significativi che costituivano un insieme geografico, orografico e morfologico. Questa unità era tutt'uno con la forma governata da sistemi difensivi, mura, castelli, rocche, vie d'acqua, perciò ancora una volta una continua e costante unità di fatti, di elementi che si intersecavano e si definivano tra loro in una sorta di programma di concatenamento logico che era propriamente inscindibile ed intellegibile. Lo studio cartografico e topografico consente di comprendere questa fitta relazione di elementi che si costituiscono e determinano il carattere del luogo, della sua storia, così come della sua organizzazione. Una macchina territoriale che prendeva forma dal disegno del suolo che determinava un legame sistematico compatibile dato dalle costruzioni.

Lo studio cartografico svolto attraverso un tipo specifico di analisi comparata svela come i *limes* siano stati considerati anche come dei luoghi periferici, che tuttavia

possono ancora restituire attraverso il loro di-segno topografico un'inusitata forma di bellezza e di ragione pratica ed estetica. In alcune parti ci sono dei luoghi che conservano l'assetto di essere dei "piccoli mondi antichi" in cui appaiono invariate la successione dei boschetti di pioppo, ancora osservabili nella pianura veneta – emiliana collocati tra le campagne costantemente coltivate e ancora in parte abitate; così come le aree umide che descrivono le vie d'acqua, si orientano in una macro geografia - orografia verso il mare, tutto ciò altro non è che un mondo d'insieme oramai onirico di "praterie vallive" di nieviana memoria.

Figura 1 Limes definito dalla linea del Serraglio tra le province di Verona e Mantova. Rielaborazione attraverso sovrapposizione degli antichi tracciati e del disegno storico del suolo derivato dalla centuriazione. (Base cartografica: il "Trattato delle acque di Ostiglia", 1752. Archivio di Stato di Mantova, Autorizzazione n.35/2011*, "Archivio Gonzaga, busta 180, mappa 473, mappe n.317", Comune di San Giorgio di Mantova (Mn), "mappa tecnica alla scala di rapporto numerica 1/2000, inerente la località di Fossamana. Carta tecnica Regionale di Mantova. Verona: Tracciati proposti per un canale industriale 1874. (ridisegno di Andrea Donelli)



1. La Bibbia di Gerusalemme, Proverbi 22,17-23,11, Edizioni C.E.I., EDB, (1973), 1981, pp.1323-1324.
2. Rosaldo Bonicalzi, Con – temporary City, in, Bonicalzi R., Savini M., Belloni F., (a cura di), La città interrotta, Reno edizioni, Bologna, 2010, p.20.
3. Cfr. Valeria Pezza, Elogio del disegno urbano, in, Il disegno della città, Diarc, Napoli, 2013.
4. Landsberger M., "Vuoto e materia" nella costruzione della città, in, La città interrotta, Reno edizioni, Bologna, 2010, p.77.

References

- Pasquinnucci M., Roffia E., Tamassia A., (1984 a cura di), *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso mantovano*, Editore Franco Cosimo Panini, Modena.
- De Fusco R. (1982), *Segni, storia e progetto dell'architettura*, Universale Laterza, Roma – Bari.
- Donelli A. (2017), *Represent a mental geometry: comprehend and draw the topological space and architectural environment*, in: De-Sign Environment Landscape City. pp. 229-238, Edizioni David and Matthaus collana Athaeneum, Pesaro Urbino.
- Donelli A. (2016), *Survey and architectural representation of the frontier*. In: Migration and the Built Environment in the Mediterranean and the Middle East, Ermes Servizi Editoriali Integrati, Ariccia (RM).
- Falcidieno ML., Giulini S., (2006), *Parola disegno segno. Comunicare per immagini. Segno, significato, metodo*, edizioni Alinea, Firenze.
- Eisenman P. (2004), *Inside out selected writings 1963-1988*, Yale University Press, London.
- Iacoli G. (2002), *Atlante delle derive*, Diabasis Edizioni, Reggio Emilia.
- Moccia F.D. (2008), *Argomentazioni in favore dell'etica della qualità*, in: I valori in Urbanistica: fra etica ed estetica, IV convegno INU, Edizioni Scientifiche italiane, Napoli.
- Mumford L. (1963), *La città nella storia*, Edizioni Comunità, Vicenza.
- Pezza V. (2007), *Città e Metropolitana Reti infrastrutturali e architettura della città*, in: Lucci R., L'architettura dei paesaggi urbani Ricerche in area campana, Officina edizioni, Roma, pp.81-89.
- Renna A., De Bonis A., Gangemi G., (1979), *Costruzione e progetto*. La Valle del Belice, Edizioni Clup, Milano.
- Rossi P. (1987), *Modelli di città*, Edizioni Einaudi, Torino.
- Samonà G. (1954), *Architettura spontanea: documento di edilizia fuori della storia*, in Urbanistica n° 14.
- Savini M. (1999), *La fondazione architettonica della campagna*, l'artiere Edizioni Italia, Bologna.
- Sepe M. (2008), *Trasformazioni dei luoghi nella città contemporanea Tipologie, modalità, effetti*, in: I valori in Urbanistica: fra etica ed estetica, IV convegno INU, Edizioni Scientifiche italiane, Napoli.
- Sironi M. (2004), *Geografie del narrare*, Diabasis Edizioni, Reggio Emilia.
- Zanini P. (1997), *Significati del confine*, Bruno Mondadori, Milano.

Prospettive per le metodologie di definizione dei confini metropolitani

Isidoro Fasolino

Abstract

Si intende distinguere, di seguito, mediante la sigla, l'*area metropolitana* (Am), cioè il territorio geografico di riferimento, dalla *città metropolitana* (Cm), cioè l'attore istituzionale, soggetto di governo e pianificazione.

Il tema dell'Am, quale specifico *sistema urbano* (Su), come dominio a cui si applicano i piani metropolitani, comporta una riflessione sulla dimensione che deve definire tale entità in modo appropriato. Diverse metodologie, più o meno sofisticate, sono state formulate nel tempo. La definizione di Am presuppone anche un'articolazione del territorio metropolitano tra un nucleo urbano e i comuni adiacenti funzionalmente integrati con cui tale nucleo scambia flussi materiali e immateriali. Nell'identificare il dominio più appropriato di pianificazione, è richiesta la formulazione adeguata di un modello capace di leggere i fenomeni urbani e territoriali su base scientifica cui dovrà seguirne uno basato su un processo di condivisione consapevole del progetto di Cm.

Modelli, criteri, indicatori

Ci sono, almeno tre significati del concetto di città: *fisico*, come insieme del costruito; *politico-amministrativo*, che fa riferimento alla città come ambito territoriale definito dai confini amministrativi; *funzionale*, cioè connesso alle attività che vi si svolgono¹. I criteri di definizione della città in senso *fisico* sono assai diversi da quelli a tipo *funzionale*, essendo i primi di tipo quantitativo, come, ad esempio, il suolo edificato o la densità di popolazione, e i secondi riferiti ad attività e flussi di interazione tra diverse parti urbane.

Il tema della definizione concettuale e operativa di Su e Am è stato periodicamente dibattuto dalle varie discipline territoriali che confluiscono nell'alveo delle scienze regionali. Il quadro concettuale più significativo è di derivazione geografica (Hagerstrand, 1969), successivamente ripreso da numerosi autori e reso operativo negli Stati Uniti² (Berry, 1973) e nel Regno Unito³ (Hall and Hay, 1980).

Il termine *Metropolitan Area* si conia negli Stati Uniti e si sviluppa il concetto teso a definire un complesso territoriale compatto costituito da una città fulcro e dalle unità amministrative limitrofe, le contee, caratterizzato da stretti legami economici, manifestati dall'intensità del pendolarismo di lavoro verso la città centrale.

Le metodologie cui nel tempo si è fatto ricorso sono spesso *non esaustive* del territorio considerato, ponendo il tema di cosa fosse quello che restava non perimetrato. Si è, di frequente, pervenuto a classificazioni dicotomiche: ambiti urbani e ambiti extraurbani. Infatti, uno dei problemi della definizione areale che emerge è relativo all'esigenza irrinunciabile di estendere l'individuazione e classificazione delle aree a tutto il territorio di riferimento, eliminando, pertanto, le aree residuali, rispetto alle aree definite *metropolitane*.

La classificazione delle tecniche della *ricerca operativa* che si occupano della delimitazione delle Am può essere effettuata (Talia, 1990) privilegiando due differenti criteri. L'utilizzazione dei vari metodi è avvenuta seguendo, da un lato, la sperimentazione di modelli *teorici* di classificazione delle aree urbane (Istat-Irpet, 1986), e, dall'altro, la ricerca metodi di natura *empirica* per l'identificazione delle Am o di altre unità funzionali.

Stato dell'arte

A fronte di una sperimentazione di elevato livello qualitativo condotta in altri Paesi occidentali, la situazione italiana presenta un ritardo riconducibile al proverbiale deficit politico di attenzione alle politiche di area vasta. Certo, non sono mancati finora i tentativi di operare una individuazione di Su e Am e dei loro confini, ma l'intero panorama di studi risulta complessivamente denotato da pochi sforzi di sintesi interpretativa, peraltro inclini ad adottare logiche di delimitazione sempre diverse e non confrontabili, e, quindi, tali da non consentire l'affermazione di criteri condivisi (Talia, 2003).

Fra i criteri proposti per l'identificazione dei Su, il più accreditato nella letteratura internazionale si basa sul concetto di *sistema urbano giornaliero*, e cioè di un ambito geografico capace di contenere gran parte dei flussi sistemati tra casa e lavoro diretti prevalentemente verso comuni che hanno eccedenza di posti di lavoro o comuni polo. (Sforzi, 1991).

Sono trascorsi circa trent'anni da quando Istat⁴ e Irpet⁵ formulavano un modello di *regionalizzazione funzionale*, il cui criterio-guida è quello dell'*auto-contenimento*⁶ (Sforzi, 1997), pervenendo alla individuazione dei *sistemi locali del lavoro* (Sll) e delle *regioni funzionali del lavoro* (Rfl) come entità geograficamente correlate⁷ (Istat-Irpet, 1986), utilizzabili a fini statistici, di ricerca e di pianificazione.

L'algoritmo di ottimizzazione adottato è di tipo deterministico iterativo single step; esso rappresenta un'evoluzione della metodologia classica dei *travel-to-work-areas* (Coombes et al., 1986), e adottata, sotto varie forme, in numerosi paesi europei.

Ai dati 2011 è stato applicato un nuovo metodo che ha permesso di *disegnare* aree più coese al loro interno: si introducono soglie sull'auto-contenimento che devono essere soddisfatte sia dal lato della domanda che dell'offerta di lavoro; con una minore incidenza di sistemi di piccole dimensioni e costruite sulla base di relazioni più consistenti rispetto al passato (Istat, 2014a).

Intanto, il pendolarismo tra i due censimenti si è incrementato, accrescendo la sua rilevanza anche ai fini metodologici⁸.

I criteri di delimitazione adottati, tuttavia, interpretano, probabilmente ancora in modo troppo riduttivo, il requisito dell'auto-contenimento, in quanto, evidentemente, individuati in base a una soglia occupazionale e a un pendolarismo troppo bassi⁹, dando luogo, pertanto, a una regionalizzazione la cui *maglia* è troppo stretta per poter descrivere adeguatamente le interazioni che si determinano tra le unità territoriali elementari e interpretare le complesse relazioni che, almeno nei contesti più sviluppati del Paese, interessano contemporaneamente più Su (Talia, 1990 e 2003). Le Rfl, individuate al solo 1981, rappresentano il livello di maggiore aggregazione raggiunto mediante la regionalizzazione. Esso sono insiemi di Sll contigui, cioè entità geografiche cementate al loro interno da intensi flussi di pendolarismo che, in corrispondenza dei grandi comuni, definiscono il perimetro delle Am.

La dimensione delle singole unità potrebbe essere ancora oggi inadeguato a corrispondere a entità considerabili Am.

Occorre ricordare che i Sll hanno una applicazione normativa ormai quasi trentennale, essendo alla base della individuazione dei *distretti industriali*, ai quali, forse, meglio delle

Am si adattano in termini geografici e socio-economici¹⁰. Un'Am fondata su Sll e Rfl calza particolarmente ai contenuti dei piani metropolitani, per come sono normativamente definiti, in cui è predominante il concetto relazionale.

Al fine di valutare e comparare le politiche urbane nazionali per le Am nei paesi dell'Oecd¹¹, in termini di prestazioni socio-economiche e ambientali, sulla base di una definizione comune di tali entità geografiche, l'Oecd, in collaborazione con l'Ue¹², ha fornito una definizione armonizzata delle aree urbane come *unità economiche funzionali*¹³. Le unità di analisi sono definite a partire dalla continuità dell'area costruita in modo compatto, *urban morphological areas*, per poi passare a considerare i bacini del pendolarismo quotidiano (Oecd, 2012).

Confine, articolazione interna e dimensione

Le varie esperienze di regionalizzazione hanno finora tentato, senza successo, di contribuire a superare il divario, e la inadeguatezza, spesso assai rilevante, tra la mappa dei limiti delle competenze amministrative comunali, spesso esito di mediazioni, e utilizzata quasi ovunque come base delle statistiche ufficiali, e i confini che le stesse aree tendono ad assumere rispetto al modo in cui si organizzano in termini geografici (Carati, 1991); una geografia insediativa in evoluzione, su cui si proiettano incessantemente gli effetti dei processi di urbanizzazione (Talia, 1990).

Un approccio operativo di perimetrazione di un Su¹⁴ consente di delimitare una città affrancandosi dalla riduttiva identificazione con l'unità amministrativa che ne rappresenta la forma istituzionale (in Italia, il comune), per configurarsi come un'entità geografica, socio-economica e territoriale, costituita da una rete compatta di località e di flussi che le connettono, costituiti da persone, beni e informazioni. Una metodologia in grado di interpretare correttamente il fenomeno territoriale restituirebbe il confine più aderente alla realtà da governare e pianificare.

Un Su è, per definizione (contiene la maggior parte, ma non tutti i flussi), un *sistema* aperto verso una pluralità di reti urbane, che si strutturano alle diverse scale sovra-locali: regionali, nazionali, continentali, e tendenzialmente globali. Sono identificabili *grappoli* di Su, che costituiscono i *nodi* di sistemi sovra-

locali, i quali mantengono fra loro scambi di relazioni a differenti gradi di stabilità. Questi ultimi dipendono dalle caratteristiche dei singoli Su e dalla loro capacità di generare funzioni di connessione sovra-locale altrettanto efficaci di quelle che ne consentono la strutturazione, e la permanenza nel tempo, come entità locali (Sforzi, 1997).

Tutte le metodologie che si sono succedute nella identificazione di Su contengono, implicitamente o esplicitamente, una *articolazione interna* di un'entità statistico-geografica che, in prima approssimazione, è considerata omogenea. *Core* e *ring*: città centrale e contee aggregate (vedi Sma, Smsa, Dus¹⁵), comuni capoluogo e comuni aggregati (vedi Svi-mez¹⁶), continui metropolitani di base, continui territoriali secondari e centri equiparati (vedi Iget¹⁷), Le stesse Rfl, al loro interno, contengono il Sll che ospita la località centrale (il comune capoluogo) (vedi Istat-Irpet, 1986, 1989; Sforzi, 1991).

Circa la dimensione, già la norma istitutiva delle Cm in Italia prevedeva l'istituzione di nuovi comuni per scorporo da aree di intensa urbanizzazione o per fusione di comuni contigui, in modo da assicurare la razionale utilizzazione dei servizi, la responsabile partecipazione dei cittadini nonché un equilibrato rapporto fra dimensioni territoriali e demografiche¹⁸.

Anche per la più recente normativa¹⁹, le Cm devono adottare uno *statuto* che ne indichi il territorio, l'*articolazione interna* e le funzioni. In tutto il mondo, lo sviluppo passa dalle grandi città. Le Cm italiane probabilmente sono troppe e ciascuna non raggiungere una massa critica in grado di competere a livello europeo. La connessa *multi-specializzazione* dei territori comporta la necessità di legami e sinergie. Un modello di Cm di peso specifico maggiore, anche in quanto opportunamente *articolata* al suo interno (Fasolino, 2017), sarebbe ben più aderente allo scenario delle *macroregioni* che inizia a ipotizzarsi per il nostro Paese.

Indicatori per nuovi modelli

La vasta letteratura scientifica che si è occupata di Su e Am dimostra come i ricorrenti tentativi di pervenire alla individuazione di criteri di delimitazione sufficientemente verificati e condivisi si siano imbattuti in enormi difficoltà consistenti nella assoluta discrezionalità nella individuazione di indi-

catori, soglie, pesi e sequenza delle operazioni con cui è confezionata la metodologia.

La formazione dei Su, per come sono stati definiti, dipende dai processi di localizzazione delle attività economiche e della popolazione, in relazione a opportunità di lavoro e a disponibilità di alloggi. Tali processi si basano sulla *propensione* della popolazione che lavora, o che è in cerca di lavoro, a compiere spostamenti ricorrenti (pendolarità) di elevata durata temporale o a effettuare spostamenti definitivi (migrazioni), insieme alle relative famiglie, dal proprio comune di residenza (Sforzi, 1997).

La ricerca deve spostarsi dalla localizzazione delle attività economiche alla dotazione funzionale delle diverse aree urbane, facendo luce sulla capacità dei conseguenti modelli di rappresentare e interpretare la distribuzione spaziale dei flussi (di persone, di merci e di informazioni) che caratterizzano l'intero territorio in esame e non più il solo rapporto centro-periferia.

Nei metodi finora noti sono, ad esempio, del tutto esclusi dall'osservazione i *flussi delle merci*, per i quali mancano dati concretamente utilizzabili. Si può comunque affermare, anche se solo intuitivamente, che i bacini di scambio delle merci risulterebbero, in generale, assai meno auto-contenuti, e perciò meno significativi, di quelli dello spostamento delle persone, anche se caratterizzata da dinamiche evolutive molto più rapide. Anche i *flussi di accesso ai servizi* non sono sistematicamente noti, potendosi comunque affermare, pur se solo intuitivamente, che possono considerarsi proporzionali ai primi e semmai più concentrati sui poli (Boatti, 1991).

La qualifica di Am oggi riguarda aggregazioni di comuni che concentrano attività manifatturiere e terziarie (commercio, trasporti, credito-finanza, servizi alle imprese, istruzione, sanità, altri servizi pubblici e sociali) uguale o superiore alla media italiana (Bartaletti, 2009) ma *funzioni superiori* (finanza, management, commercio internazionale, ricerca tecnologica, innovazione e sviluppo, pubblicità, comunicazione, ecc.) (Talia, 1990).

La simbiosi fra la popolazione dei comuni suburbani e la metropoli sarebbe testimoniata, piuttosto che dal pendolarismo per motivi di lavoro, partecipando in qualche modo alla vita della città, attraverso manifestazioni,

anche non quotidiane, come lo shopping, il passeggiare senza meta per le strade della città, frequentare i suoi locali, teatri, ecc. (Bartaletti, 2009).

La propensione delle aree centrali a ospitare le attività terziarie più qualificate, ipotesi propria del paradigma *gerarchico-funzionale*, richiede di indagare più ampiamente le dinamiche urbane, che riflettono la rapida evoluzione che ha caratterizzato in questi anni la mobilità delle persone in ambito metropolitano e la domanda e offerta di grandi aree specialistiche attrezzate.

Il fenomeno metropolitano può essere studiato alla luce del modo in cui le funzioni superiori alimentano una fitta rete di relazioni, di *complementarità* o di *competizione*, cui partecipano tutti i poli di una stessa regione urbana, anche a prescindere dalle loro dimensioni demografiche. Nel passaggio da una geografia *areale*, in cui lo spazio è pensato come un insieme continuo di luoghi provvisti di proprietà intrinseche e/o relazionali date, a una geografia *reticolare*, il riferimento al concetto di rete presuppone, in molti casi, un significato metaforico che allude a "insiemi stabili di interazioni sociali tra attori, come reti di interconnessioni tra i luoghi dove tali attori sono localizzati" (Talia, 1990). Le caratteristiche socio-economiche che contraddistinguono la maggior parte dei Su di medie dimensioni localizzati in Italia centrale suggeriscono che si è in presenza di realtà locali che esprimono un elevato potenziale di domanda di *telecomunicazioni*. Ciò deriva soprattutto dal modello d'industrializzazione leggera e dalla presenza di Su dove si concentrano i servizi alle imprese. Vi sono ancora ampi margini di sviluppo per le telecomunicazioni sotto forma di offerta a distanza dei servizi prodotti localmente. Si tratta di spostamenti occasionali che dipendono da esigenze connesse all'utilizzazione di servizi la cui natura risiede nel fatto che devono essere consumati solo direttamente nel luogo dove sono prodotti e offerti, come, ad esempio, i servizi legati allo svago e all'impiego del tempo libero (Sforzi, 1997).

Le nuove tecnologie della comunicazione, ad ogni modo, modificano il quadro di riferimento poiché consentono lo svolgimento di un'attività senza che questa implichi automaticamente lo spostamento della persona interessata. La loro diffusione, tuttavia, non influenza l'organizzazione interna dei

singoli Su, bensì la costruzione della *rete* urbana della quale essi possono entrare a far parte. Infatti, gli effetti territoriali delle telecomunicazioni sui Su riguardano più la costruzione di reti urbane sovra-locali, quindi la riconfigurazione dello spazio urbano regionale, macro-regionale o nazionale che li comprende, piuttosto che una ri-modellazione dei loro confini. In tale quadro, singoli Su possono crescere d'importanza nello spazio geo-economico sovra-locale senza modificare significativamente la propria forma territoriale (Sforzi, 1997).

Il tema richiede una riflessione a più ampio spettro, in un quadro non solo statistico, ma *multidisciplinare*. Si eviterebbe, in tal modo, che un qualsiasi modello di identificazione di Su e Am possa condurre a risultati lontani dalla realtà conosciuta²⁰.

È tempo, quindi, di mettere a punto un metodo in avanzamento che, al di là dei criteri, dovrebbe tener conto della necessità di attenuare la rigidità dei parametri chiave, per evitare che la mancata verifica di un criterio o il non raggiungimento di una soglia, magari per un'inezia, escluda dall'aggregazione un comune che possiede, complessivamente, requisiti adeguati per far parte di un'Am.

Prospettive per la pianificazione

Le *armature urbane* costituiscono strutture molto inerti, in gran parte già compiute nella loro forma e dimensione e modificabili solo lentamente, ma non tanto lentamente da sfuggire del tutto a un orizzonte temporale controllabile da una pianificazione forte (Botti, 1991).

Ormai da tempo, chi si occupa di pianificazione territoriale guarda con sempre maggiore interesse a formule di *governance* in grado di operare su domini a *geometria variabile*. Secondo tale approccio, l'Am, perde progressivamente il carattere di agglomerazione fisica e i suoi confini si dissolvono nel territorio circostante.

Il principale ostacolo alla istituzione di una Cm basata su confini diversi (non più veri o meno veri) da quelli amministrativi risiede proprio nella difficoltà di sovrapporre una nuova geografia amministrativa a quella vigente. L'esigenza di una nuova perimetrazione delle aree investite dai processi insediativi, infatti, potrebbe ritenersi superata alla luce della natura *immateriale* dei flussi finanziari e informativi che costituiscono il

tessuto connettivo dei nuovi mercati. Al contrario, tale adempimento è considerato essenziale da quanti sono consapevoli che sia il principio di rappresentanza democratica che le politiche di redistribuzione del carico fiscale non possono fare a meno di solidi riferimenti spaziali (Talia, 1990).

I *city users* usano la città senza averne la residenza: un uso giornaliero, settimanale o mensile. Essi non sono elettori né tanto meno pagano le tasse nel comune di cui utilizzano i servizi e in cui percepiscono un reddito, verificandosi, nella terminologia economica, una tipica situazione di esternalità; fruiscono di servizi pubblici locali, ma, da una parte non hanno voce in capitolo sulle relative decisioni di spesa, in quanto non elettori, e, dall'altra non concorrono a finanziarle, in quanto non sono contribuenti in quel comune (Martinotti, 1993). L'istituzione di un governo metropolitano su una idonea Am può rappresentare parziale soluzione a tale condizione.

Questo richiederebbe che la popolazione urbana sia pronta a rinunciare a valori *identitari* (sempre più spesso confusi a logiche di convenienza economica) generati dalla appartenenza a un determinato territorio, il che rappresenta uno dei principali fattori di aggregazione di qualsiasi comunità. Il fatto è che piccoli e grandi centri di potere non sono disposti a fare passi indietro pur di fronte a una grande opportunità per conferire efficacia ed efficienza tecnico-amministrativa ed economico-finanziaria al nostro Paese.

La politica, probabilmente, non ne percepisce neppure il senso, mentre la comunità scientifica e tecnico-disciplinare sembra essersi da tempo affrancata dal compito, certo non semplice, di delimitare preventivamente le componenti di un sistema insediativo complesso, qual è senza dubbio un'Am, corretta pre-condizione per procedere alla elaborazione degli strumenti di pianificazione necessari al suo governo.

Il passaggio dai limiti provinciali ad autentici limiti metropolitani consentirebbe di cambiare a fondo gli obiettivi stessi delle politiche delle Cm affermando il principio della priorità assoluta dell'efficienza nel governo dei fenomeni urbanistico-territoriali e del miglioramento della qualità ambientale e delle condizioni di vita delle comunità insediate. Ma, affinché ciò possa accadere, le forze economiche e politiche, che finora han-

no spinto per l'accumulo indiscriminato di carichi insediativi dentro le città, dovrebbero convincersi della necessità, e convenienza, di esercitare su un'area più vasta lo stimolo allo sviluppo.

Solo riarticolarlo le strategie territoriali le Cm italiane potranno reggere la concorrenza con le altre Cm d'Europa che offrono standard economici e di qualità dei servizi assai superiori.

I rapidi e profondi mutamenti in atto impongono la necessità di ri-fondare gli strumenti per la comprensione e l'interpretazione dei processi di *metropolizzazione* e la revisione dei riferimenti concettuali e metodologici della ricerca di settore. È questa una precondizione alla definizione di apparati tecnici e strumentali più adeguati ai nuovi compiti istituzionali e alle nuove sfide.

È indispensabile guardare dentro i processi e prevedere le dinamiche insediative negli scenari macro-regionali e sovra-nazionali, al fine di procedere a una adeguata identificazione dei contenuti e al dimensionamento degli strumenti di pianificazione.

1. Si dicono funzionali quelle aree che, caratterizzate da livelli minimi di interazione reciproca, in quanto le unità territoriali elementari in esse comprese sono funzionalmente legate tra loro, mentre presentano deboli legami con le unità comprese in altre aree.
2. L'utilizzazione del concetto di Am per fini statistici e censuari ha trovato la sua prima sperimentazione negli Stati Uniti con l'introduzione delle Metropolitan Regions nel censimento del 1940, cui seguirono le Standard Metropolitan Areas (Sma) (1950) e le Standard Metropolitan Statistical Areas (Smsa) (1960). Di lì a poco si sarebbe parlato di Daily Urban System (Dus) (Berry B., 1973).
3. La definizione delle Am in Gran Bretagna si basava sostanzialmente su criteri di tipo funzionale. La definizione delle Am, infatti, consiste in centri urbani riconoscibili che includono i relativi hinterland facenti ad essi riferimento per gli spostamenti urbani giornalieri (Hall e Hay, 1980).
4. Istat – Istituto Nazionale di Statistica.
5. Irpet - Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana.
6. L'auto-contenimento esprime "la capacità di un sistema territoriale di comprendere al proprio interno il massimo possibile delle interazioni che sussistono fra i suoi elementi componenti (località residenziali e produttive), concorrendo in questo modo al riconoscimento dei propri confini" (Istat-Irpet, 1986).
7. Le Rfl scaturiscono dall'aggregazione di Sll sulla base della stessa

metodologia che individua i Sll.

8. Tra il 2001 e il 2011, si rileva il forte incremento del numero di pendolari di oltre 2 milioni di occupati, pari ad una variazione percentuale del 12,2%; ma soprattutto sono aumentate di oltre 100.000 unità il numero di connessioni tra i comuni italiani (23,7%). (Istat, 2014b).
9. I Sll erano 955 nel 1981, 784 nel 1991, 686 nel 2001 e, infine, sono 611 nel 2011.
10. La legge 317/1991 introduce i distretti industriali e il decreto del 23.4.1993 ne definisce i parametri.
11. Oecd - Organisation for Economic Co-operation and Development.
12. Eurostat e DG EC-DG Regio.
13. La metodologia utilizzata per identificare le aree urbane funzionali è stata approvata dal gruppo di lavoro OCSE sugli indicatori territoriali nel 2011. Esso si applica a 29 paesi OCSE e sono identificate 179 aree urbane di diversa dimensione.
14. Per Su si intende una concentrazione locale, spaziale e temporale, di popolazione e di attività economiche che, nell'insieme, formano un'organizzazione relativamente auto-contenuta di relazioni giornaliere d'interdipendenza.
15. Vedi nota 2.
16. Svimez - Agenzia per lo sviluppo del Mezzogiorno (Cafiero e Busca, 1970).
17. Iget - Istituto di geografia ed economia dei trasporti Università di Genova (Marchese U, 1989).
18. Legge 142/1990, art.20, comma 2.
19. Legge 56/2014.
20. Nessun geografo, economista o sociologo, e nessuna persona di buon senso, infatti, potrebbe, ad esempio, concepire un'Am di Milano senza Monza e città limitrofe (Bartaletti, 2009).

References

- Bartaletti, F. (2009) Le aree metropolitane in Italia e nel mondo. Il quadro teorico e i riflessi territoriali, Bollati Boringhieri, Torino.
- Berry, B.J.L. (1973) Growth Centers in the American Urban System, Ballinger, Cambridge, Mass.
- Bertuglia, C.S., La Bella, A. (a cura) (1991) I sistemi urbani, Vol. I e II, FrancoAngeli, Milano.
- Boatti, G. (1991) Dinamiche spontanee e scelte di pianificazione alla luce della struttura per sistemi del territorio lombardo, in Boatti, G., Targhetti, U. (a cura) Sistemi urbani e pianificazione del territorio. La definizione e il governo delle aree metropolitane, Clup CittàStudi, Milano.
- Cafiero, S., Busca, A. (1970) Lo sviluppo metropolitano in Italia, monografie Svimez, Giuffrè, Roma.
- Carati, F. (1991) Misurazione ed analisi dello sviluppo urbano nell'esperienza inglese, in Boatti, G., Targhetti, U. (a cura) Sistemi urbani e pianificazione del territorio. La definizione e il governo delle aree metropolitane, Clup CittàStudi, Milano.
- Coombes, M.G., Green, A.E., Openshaw, S. (1986) An efficient algorithm to generate official statistics report areas: the case of the 1984 Travel-to-Work Areas in Britain. The Journal of Operational Research Society, Vol. 37, No. 10, pp. 943-953.
- Fasolino, I., Gerundo, R. (1996) Sistemi urbani e processi di pianificazione, Graffiti, Napoli.
- Fasolino, I. (2017) Integrare. In una prospettiva di pianificazione metropolitana, Inu Edizioni, Roma.
- Hagerstrand, T. (1969) What About People in Regional Science?, Papers of Regional Science, 24, "pp. 7-21.
- Hall, P., Hay, D. (1980) Growth Centres in the European Urban System, Heinemann, London.
- Istat-Irpet (1986) I mercati locali del lavoro in Italia, FrancoAngeli, Milano,
- Istat-Irpet (1989) I mercati locali del lavoro in Italia 1981, FrancoAngeli, Milano.
- Istat (1994) I sistemi locali del lavoro 1991, Istat, Roma.
- Istat (2014a) I sistemi locali del lavoro 2011, Testo integrale, Statistiche Report, Istat, Roma.
- Istat (2014b) I sistemi locali del lavoro 2011, Nota metodologica, Statistiche Report, Istat, Roma.
- Marchese, U. (1989) Aree metropolitane in Italia anni '80, Cedam, Padova.
- Martinotti, G. (1993) Metropoli. La nuova morfologia sociale della città, Il Mulino, Bologna
- Oecd (2012) Redefining "urban": A new way to measure metropolitan areas, Oecd Publications, Paris.
- Office of Management and Budget (OMB) (2009) Update of Statistical Area Definitions and Guidance on Their Uses, OMB Bulletin No. 10-02.
- Sforzi, F. (1991) La delimitazione dei sistemi urbani: definizioni, concetti e metodi, in Bertuglia C.S., La Bella A. (a cura), I sistemi urbani, FrancoAngeli, Milano.
- Sforzi, F. (1997) I sistemi urbani di medie dimensioni in Toscana, Umbria e Marche, in Innocenti, R., Preite, M., Semboloni, F. (a cura) Telecomunicazioni e sistemi urbani. Alcune esperienze innovative in Toscana, Marche e Umbria, FrancoAngeli, Milano.
- Talia, M. (1990) La metropoli e il piano. Processi, teorie, politiche e strumenti nel governo delle grandi aree urbane, Gangemi, Roma.
- Talia, M. (2003) La pianificazione del territorio. Conoscenze, politiche, procedure, e strumenti per il governo delle trasformazioni insediative, Il Sole24Ore, Milano.
- US Department of Labor (2011) Labor Market Areas, 2011, US Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, Washington.

The Town Beyond the Modern. A Biographical Reflection about Space, Time and Change

Carl Fingerhuth

Drawing on my own career experience, in this contribution I outline changes in urban gestalt, space and time. In the last fifty years from Europe to Africa to China, cities have moved beyond the modern age and into a new reality where western rationality is transcended. We are now midst in a radical transformation of consciousness. This also includes a shift in how we perceive our cities: no longer viewed as simple piles of rocks but as society's physical "body" innately connected to our collective consciousness. "The New World", according to a drawing by Saul Steinberg, 1967

Introduction

Working with towns and their space, so that they become an intense reflection of their inhabitant's needs, goals, and dreams – in other words, creating and maintaining meaningful town space – has been my lifelong preoccupation. Towns are where I gained experience, learned, and developed. In my professional life, I have had the opportunity to experience from within the framework of towns this dramatic change in human consciousness as we transition from the modern time into the current era. I came of age just as the modern dogma was coming into question. As such, I had to deal with, both inwardly and outwardly, today's new, dramatic and yet unnamed age. My best guess is to call our time the era beyond the modern. I believe that my background as an architect makes me especially aware of the transformation we are experiencing. To use the world of the town to draw attention to this shift makes a lot of sense: like art, religion or politics, the town is one of the most intense reflection of our being, our aspirations and our past. Perhaps because they are so close to us, we do not acknowledge this meaningfulness. My first town-related assignment was in 1958, working in the "Office pour la construction des tours de Carouge" in Geneva. Next to the Carouge historic center, five "Machines à Habiter" were to be built according to the rules of

the "Athens Charta", Le Corbusier's post World War II treatise that at the time had come to represent ultimate town-planning dogma. The project clearly demonstrated the consciousness of the time: functionality, rationality, purity, and transparency were its key issues. This meant a clear separation of housing, work, traffic and recreation, ignoring the existing town, and celebrating "form follows function" and "less is more". For my diploma in architecture in 1960, I was asked to design a technology museum with the stipulation that each department within the museum could be extended or reduced independently. There was no specific site; it should function as a prototype that could travel all over the world. My quest for a more complex view of towns began with the job as an archaeologist in Egypt. We were charged with finding remnants of past cultures before they were lost, due to the construction of the new high dam at Assuan. Our primary focus was a temple built during the rule of Ramses II. During the site's first excavation in 1920, the early Coptic Church, situated in the courtyard of the temple, was deemed a nuisance and torn out without anyone recording its existence. The extraordinary Nubian villages, doomed to disappear under the water of the new high dam, met the same fate. Archeology at that time meant deciding which layer was the relevant one and removing anything that might detract from the splendor of the "royal" culture. Upon my return to Switzerland, I was not sure where to go. So I declared myself an expert in town and country planning. This was a new and unknown field, open and undefined, which at the same time was attracting growing public awareness. My first job involved establishing an agency for town and country planning in the state of Wallis, a very conservative world that harbored a lot of skepticism toward new ideas. A primary issue of contention concerned creating zoning laws in order to be able to connect sewage to a water treatment station. But almost overnight, everything changed. The old times were gone and we suddenly faced catastrophe: a typhoid epidemic broke out in the famous ski resort of Zermatt. People died because of water pollution. I was confronted with one of the first enigmatic signs of the upcoming environmental crisis. When I turned 28, I decided to end my "apprenticeship" and open

my own town planning and urban design company. I focused on bringing elements of space together (housing, public buildings, traffic, landscape) and developing new ways to engage people in public planning processes. This period ended with a contract to design the capital of a newly created state in Nigeria. The governor of the state told me he wanted a city like Paris or London. I tried to look for African identity; it was a fascinating and very conflictual assignment! At 42, my time as an "expert" was finished. I was offered a position as state architect for the city of Basel, Switzerland. I was no longer a consultant. I was given political, economic, and social responsibility and a lot of money to invest in the transformation of a two-thousand-year-old town.

I stepped right into the middle of a cultural and political battle. On one side were the old planners, staunch supporters of the modern town vision with its high-rise buildings, private cars, parking houses, and urban highways right through the center of the historic city. On the other side a new generation of citizens who opposed any change at all of the existing town. Finding consensus, bringing together form and structure (or gestalt) to represent a town beyond the modern, was a fascinating job. The project I developed on the Hebelstrasse with the architects Herzog & de Meuron became a worldwide icon. In 1992, after fourteen years in politics and administration, I returned to a life of personal independence. I am now, once more, a consultant for towns and I share my experience by teaching at universities and writing about the town. In this process I became more and more drawn in the interaction and interdependence between the new emotional and spiritual world of our time and the physical manifestations of towns. It appeared in discussion about Feng-Shui lines in Kunming, China, or when I was invited to join discussions about space and spirituality at universities. One of the key-questions was, how to develop new forms of dialog in processes connected with taking care of the transformation of towns.

Towns Are Picture Books

Towns tell in one picture one hundred stories, each one with ten thousand words. Words are hard and often one-dimensional. Pictures are open and multidimensional. (If I

were permitted to rewrite the bible, I would propose changing the wording of John 1:1 from: "In the beginning was the word," to: "In the beginning was the picture.") Therefore, towns do not use words but show themselves and tell their story with pictures, with gestalt - form and structure with a meaning.

This applies for houses:

Towers in Thailand, in Switzerland in the USA: all three have a square ground floor, all three dominate their surroundings but each one tells a different story:

- The stupa in Thailand is a spiritual symbol. It reminds man of the unity of Earth and Heaven. On the way, up to the sky the square form of the ground floor, as a symbol of the physical, transforms itself into a circle, as a symbol of universal unity, which then dissolves itself in form of a pointed needle in heaven into pure spirituality.

- In Basel high-rise apartment-blocks scoffs at 19th century city housing blocks and shows off the boundless potential of the modern. The inherent promise is that modern technology will eliminate all boundaries and social inequalities. It promises a glorious new town that will replace the dark old city and its restrictions.

- The World Trade Center in Manhattan was the ultimate symbol of the importance and dominance of the economic power of western civilization, reducing the statue of liberty to a puppet, and becoming the main physical focus point of whole of Manhattan, indeed, of the Western world. It did not make friends and celebrated through its gestalt the power of rationality and perfection. Moreover, it wasn't wearing a "crown" like the Chrysler building but was prepared to continue growing right up into the sky.

But it applies also for the structure of towns:

- The structure of Mexcaltitan could be seen as a reflection of the inner world of the Aztec civilization. The universal circle was structured an orthogonal order, a first symbol of human beings controlling the world.

- The intersection of Broadway, part of an old Indian path connecting the Hudson River to the ocean, and Fifth Avenue, is a silent reference to the roots of New York.

We are in the midst of a radical transformation of consciousness. One of the many changes this shift entails is the perception of our collective self, from the physical body as

incarnation of the self, to our souls as part of our cosmic origin. This produces a similar shift in how we perceive our towns. They are no longer regarded as simple piles of stones. Thus, towns are thought of as the "body" of society, connected to its collective consciousness and its cosmic origin.

Where Are We and Our Towns and Where Are We Going?

Bookstore display windows are filled with books about our inner and outer world. There are books about the ego, morphogenetic fields, polar ice caps, the difference between Islam and Christianity. The subject of towns is rarely integrated into any of these books. There are books about towns but mostly they are picture books, monographs, and guidebooks. They show images of the world or praise the latest hero of architecture.

There is a fascinating coherence of phenomena between mankind, town, and the cosmos. Phenomena could be defined as "a fact or situation that is observed to exist or happen, especially one whose cause or explanation is in question". These particular phenomena are not new but they were buried, or discredited, because they were a nuisance in the context of the dogma of the modern era.

My approach is different; gestalt is my frame of reference. I seek to connect the gestalt of towns to the new energies which show themselves: the emotionality, sensitivity, and spirituality of our world today. Bridging the great divide between society and the technicians of our towns will allow cities to develop according to the needs, wishes and dreams of their inhabitants. The term "town" refers to space that has been transformed by human intervention. It includes not only the densely built-up areas of the common towns but also all the transformation of nature inflicted by modern civilization: ski resorts in the Alps, shopping centers and gas stations along highways, electrical high-tension lines and pipelines.

"Cosmos" refers to the physical universe but also to mankind's inner world. Also, I use the word "mankind" in a multidimensional way. It stands for the global and the individual. Today's change of consciousness is a global one, with ramifications across many different cultures. But at the same time there is a strong reaction to the globalization,

which reactivates specific local energies.

The common phenomena of mankind, town and cosmos are all organized in holistic structures. Every element is part of a more complex element and contains in itself less complex elements. A house is not a house if it doesn't contain rooms and a town is not a town if it doesn't contain houses.

They all require structure and form for their organization and identity. Language is ruled by grammar and orthography. The grammar of towns is defined by its systems: the sequence of its open spaces, public transportation stations, or the main pipelines of the sewage system. Houses and gardens are the words.

They are all a palimpsest with old, irrelevant text scraped off, replaced by new text. The old text is mostly imperceptible but it is still there.

Awareness of the polarity between all things was essential for all pre-modern philosophies. The era beyond the modern reintegrates this knowledge. It is no longer a matter of right or wrong, but a consideration of less or more. Too much change in a town creates a feeling of insecurity. Not enough change leads to a feeling of decay and hopelessness. Taking care for the transformation of the town in the time beyond the modern means balancing these two polar energies.

From Mythical Space to the Town Beyond the Modern

The Polish philosopher Jean Gebser's description of the steps of evolution – from archaic, to magical, to mental, and eventually to what he called integral consciousness – has become a standard interpretation of human evolution and works wonderfully to understand towns. Gebser used different "structures" to explain the steps of evolution. He begins by looking at our consciousness of space. Mankind's understanding of space has evolved from a nonexistent awareness of spatiality to a four-dimensional consciousness. I eschew Gebser's term "integral" for the current age. It sounds too final. There is no evidence that evolution will not go on. Five-dimensional consciousness is next; one day, we will have to find a term for that era! As a society, we do not yet have a fitting term for the current era. We used to define it as postmodern. Unaware of how autonomous and powerful

these changes would become, architects discredited the word. Therefore, I prefer to characterize our time as the era beyond the modern.

Structure	Dimensioning	Perspectivity	Emphasis	Settlement
Archaic:	Zero-dimensional	None Pre-temporal	Pre-spatial	Circle
Magic:	One-dimensional	Pre-perspectival Timeless	Spaceless	Village
Mythical:	Two-dimensional	Un-perspectival Natural temporality	Spaceless	Town
Mental:	Three-dimensional	Perspectival Abstractly temporal	Spatial	Agglomeration
Integral:	Four-dimensional	Aper-spectival	Space-free	Global City

Space and time relationship according to Jean Gebser, red column added by the author¹.

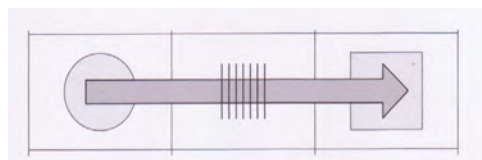
The only physical clues we have of the zero-dimensional space in archaic time are some footprints in East-African soil.

Very sophisticated paintings of animals, painted 13-14 000 years ago, appeared out of nowhere in the magic period. Mankind started to perceive the world and memorize its gestalt. Human beings began creating places in space.

About 4,000 years ago, in the mythical period, settlements appeared around the world, structured along lines corresponding to astronomical information. In India, China, Italy, Mexico, town layouts transformed from organic sprawl into circles, then into rationally defined squares.

Abstract temporality and spatial thinking characterize the new mental era. It develops worldwide and embraces the third dimension of space. Our perception of planet earth morphs from flat to globe shaped. Towns begin building towers and artists discover perspective.

But evolution didn't stop: With Albert Einstein's theory of relativity, the limitations of three-dimensional space disappeared and were replaced by a time-space-continuum. Space is now seen as a dynamic system. Einstein's drawing with a person on top of a train and a person standing next to the train refers to the connection of time and space. The two persons will perceive the flashlight atop the speeding train at different times. If the train is running at the speed of light, the observer on the train will never see it.



Simultaneousness is relative. Worry for the transformation of towns beyond the modern must integrate this change from a static perception of space to a dynamic perception of space.

About the Origins of Separation

Preparing a speech at the Japanese-German Institute in Berlin I found another fascinating approach to the topic of evolution: In 1948, the Japanese philosopher Watsuji Tetsuro wrote about the interaction between climate and religion². He described religions as a product of mankind's trust in nature.

Christianity has its origin in the climate of the desert. Nature was hostile. Man will not be fed, if he doesn't work: "In the sweat of your face you shall eat bread till you return to the ground" (1. Moses, 3.19). Man had to create his own urban paradise, with walls to protect him from nature – its physical and spiritual dangers. He built churches like fortresses and towns with stone walls around them.

The religion of the north Asian, European and American continents, the Celts, the American Indians, the shamans in southern Russia, had its roots in what Tetsuro called the meadow climate. Nature was friendly. Man was sure, that in spring the apples and nuts would again grow for him. He was not chased out of paradise, so he did not need walls to protect himself. The holy place was in nature, under the tree. As he was part of all, he did not need to separate himself from nature.

Buddhism was a product of the monsoon-climate. Nature provided food and water in abundance. But you could not trust. Periodically nature became so destructive, that everything was washed and blown away. The settlements on earth were an insecure and provisional place. The best solution is trying to find your way to Nirvana, a "place of oblivion to care, pain or external reality". So, there was no reason to invest in a solid town. In our time beyond the modern, religions are gradually replaced by a global spirituality. In this consciousness nature is basically not regional but global. The climate is seen more and more as the earth's situation. Important is the status of the seas, the forests, the overall temperature or the ozone shield. Everything is interdependent. The global nature provides the energy, the

sun, the wind, and the tides and the rain.

I am fascinated by the presence of these different cultural backgrounds in the north European discussions about architecture, urban design and town planning.

Understanding the Town

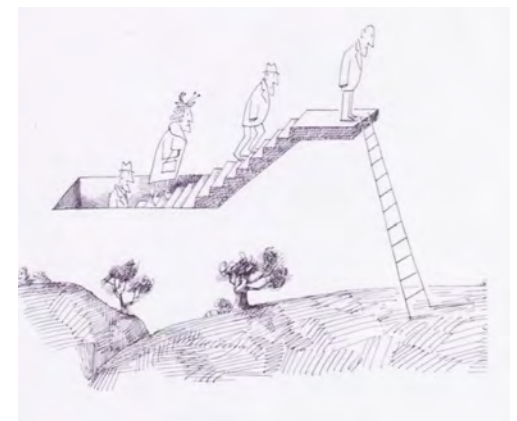
Beyond the Modern

Giving Form to the Formless

The needs, values, and longings of our world are changing dramatically. Our consciousness is more complex. We must integrate the new realities into the gestalt of our towns and find the appropriate form and structure. We must give form to the formless, as translators not as autonomous creators.

Society	Building	Space
Needs,	Town Planning	Plot
Goals	Urban Design	Area
Values	Architecture	Town

One of the major problems of our time is that in architecture, urban design, and town planning, politicians and professionals hesitate to acknowledge or even discredit this paradigm shift – the new set of values that define our collective thinking, feeling and sensing, today. The modern era was an expedition into the depths of our thought potential. This obsession was so strong that other potentials – feeling, sensing, and intuition – were neglected or even aggressively discriminated against. Today, more and more phenomena appear which point to the overbearing focus on our rational potential of the modern time. Strong energies appear which draw our attention to this default. The scientific world is scared by these phenomena. I will try to point out some of the main themes of this new quest. Due to the limitations of space



for this article they only will be spotlights on a vast territory. In his work C.G. Jung over and over again stressed the importance of this assignment: "I can only take the reaction which begins in the West against the intellect in favor of Eros, and in favor of intuition, as a mark of cultural advance, a widening of consciousness beyond the too narrow limits set by a tyrannical intellect."³

The Longing for Reintegration of Feeling and Sensuality

Our collective yearning for the reintegration of feeling and sensuality has a tremendous impact on how we deal with our towns. One of the huge challenges of our time is to qualify this longing, to transform spatial "pornography" and coarseness into sophisticated and loving sensuality. In 1972 the Austrian painter Friedensreich Hundertwasser started painting houses as wonderful colorful fantasies. He proclaimed that the painters had to build the houses, because according to him beautiful houses had disappeared. The title of an exhibition he had in 2005 in the German Museum for Architecture in Frankfurt was "Built dreams and longings".

In the review of the exposition the journalist Dieter Bartetzko wrote: "Irritating like a dilettante but accurate like a caricature, Hundertwasser's orgies of Kitsch denounce lack of today's architecture. One does not have to take the buildings seriously but reflect on their popularity."⁴ 1977 the city of Vienna asked Hundertwasser to build a house on the Löwengasse. In the first years, it was visited by more tourists than the castle of Schönbrunn.

The Longing for Reintegration of Spirituality

In his book "No Boundaries" Ken Wilber describes the specific theme of separation in the modern society: separation of persona and shadow, body and soul, mankind and nature⁵. Our new spirituality feels different. We are longing for union on all levels and also in our towns. The town beyond the modern faces comparable challenge: Apartments crave to have loggias, balconies or terraces, houses would like to have gardens and towns long for trees and parks.

The New Challenge

Care for towns beyond the modern is not radically different from how we cared for modern towns. Clean water and sewage are still delivered and removed in the same way. What is changing is our consciousness. As we confront new energies, we are developing:

- an awareness of the polarity of all things
 - an awareness of the complexity and contradiction within towns
 - an awareness of the imprints of past cultures within our towns
 - an awareness of the importance of reintegrating the potentials of the self (sensuality, emotionality, spirituality) discarded by modernism
 - a need to heal our separation from nature
- Architects must stop complaining that they are no longer heroic creators. They have to accept that they are midwives, translators, transformers working for the benefit of the population. We are moving towards an awareness without dogmas, where people accept the complexity and contradiction of our world, where they want to understand what is going on in Cairo, Stuttgart, or Beijing, and where they want to be respected and not exploited. This will require new gestalt in form and structure of our towns and it will call for new "software", new instruments, methods, and procedures, as we are entering a new era beyond the modern. Meaningful towns are aesthetic not anesthetic, they are beautiful not banal, they are in accordance with the needs, values, and longings of people. When they are all these things, they will also be spiritual towns. This is one of the big challenges of our time.

1. Gebser, Jean; Ursprung und Gegenwart, dtv, München, 1988, p.174
2. Watsuji, Tetsuro: Fudo, Darmstadt 1997
3. Wilhelm, Richard/Jung, C.G.; Geheimnis der Goldenen Blüte, München 1990, p. 64
4. Bartetzko, Dieter; Frankfurter Allgemeine Zeitung, 29.11.2005, p. 35
5. Wilber, Ken: No Boundary, Eastern and Western Approaches to Personal Growth, Los Angeles 1979.

Reading the city of Caracas through its interstices

Teresa García Alcaraz

Abstract

Throughout the 20th century, Latin America experienced high rates of urbanisation due to social, economic and political events that generated a composition of new city structures in the continent.

In this paper, Caracas is presented as a privileged scenario to understand the mechanisms of production and reproduction of urban inequalities in contemporary cities; the Venezuelan capital was forced to expand the colonial grid further out from the historical centre as new urban settlements – such as slum areas, housing for lower-middle classes, closed condominiums and country houses for the elites- started to emerge in the outskirts of traditional city limits.

The uneven growth was followed by the disparity of urban fabrics and forms, the unequal sprawl and city extension, which made evident the fragmentation of the territory that nowadays, still led urban practitioners to define Caracas as contrasting poles.

This research moves beyond urban dichotomies by which contemporary cities are defined and aims to develop an analytical framework to recognise and empower the importance of the interstices, specially located where two or more types of urban fabric converge.

By identifying and categorising in-between spaces, this study proposes a combination of formal characteristics of the edges in order to contextualise interstitial areas and build up new ways of reading and understanding the city. Not only the identified interstitial areas are understood as an evocative fragment of a 'whole' but a specific, autonomous and significant element within the fragmentation of the city.

This new cataloguing process is vital to perceive the city as a *continuum* and conceive Caracas as a whole. From the moment that interstitial areas are detected as elements of urban interaction, the city leans towards the combination, the hybridisation and the mixture among its areas becoming a

structured terrain where a new spatiality and different forms of urban life take place.

Surpassing urban dichotomies

'Informality' exists since earlier civilisations but in the field of Urban planning and Social science, this terminology is relatively new. Leech (2013:12) attributes this to the phenomenon of globalization assuring that 'only when cities are so blatantly formal does one notice the contradiction of the informal so clearly'.

In Venezuela, there is historical evidence that the dualism 'planned- unplanned' exists since colonisation and nowadays, these terms are still used by academics to describe most Latin-American cities (Klumpner et al., 2007, Napoleón, 2014). In urban studies, the 'unplanned' is associated with *barrios* (Venezuela), *favelas* (Brazil), *villas miseria* (Argentina), *comunas* (Colombia), *llegaiipón* (Cuba), and so forth.

According to The American Heritage Dictionary of the English Language (Company, 1996) the term 'un-planned' is defined as:

adj.

1. *Not intended; unintentional.*

2.

a. *Having no particular purpose, organization, or structure; random.*

b. *Not thought out or prepared in advance; spontaneous*

Hernández et al. (2010) assure that this term cannot be applied to describe these areas because there was certainly an intention and a purpose to build a first home, and subsequently to define a settlement; despite their narrow alleyways, a labyrinth of lanes and passageways, which may seem disorganised from the outside, there is a hierarchy of routes that cannot be considered as random because the whole set has its functional and structural logic.

However, the term 'un-planned' may suggest that there is no official regulation in the area to place a house and this may imply both the definition of illegality, which is also associated with these settlements, and with the term 'informal', which makes it more relevant to these urban typologies.

Often these urban settlements are large-scale and highly developed organisms; what makes them 'informal' is that they have been built outside the legal framework of city

planning and are generally associated with very dense, dangerous areas with poor access to clean water and poor sanitation (Leech, 2013); but today, many of these settlements are consolidated and highly organised, and it is very difficult to distinguish them from the 'formal' part of the city; they have grown organically within the historical city limits, being part of a process of hybridisation (Napoleon, 2014).

Thereby, it is needed to overcome urban dualisms -which inherently imply fragmentation and division- and nurture the discourse with other terms that denote cohesion and articulation among city areas. A paradigm shift is required in order to incorporate into the narrative spaces that 'create opportunities for passage, for crossing over and hybridisation processes which occur in what have been termed as "transitional spaces"' (Heifetz-Yahav, 2002), interstices (Wall, 2011), intermediate spaces (Herrera Napoleón, 2006), in-between spaces (García Alcaraz, 2016), capable of articulating the territory and finding other ways of coexistence.

Caracas urban structure

The notion of *urban landscape* can be an evocative concept in itself, containing a set of virtuous images that built the city or rather, become a representation of the dimensions that it encloses (Capra-Ribeiro, 2014a). Precisely, in a chapter named *El paisaje de la ciudad de Caracas*, Ana Lasala (2007:67) exposes this contradictory vision:

"From a distance and from above, it could be said that the quality of the Caraquenian landscape is guaranteed. The attractiveness of its geography and the important presence of El Ávila mountain, anchoring the North side of the city, shape a seductive panorama in which the main elements that constitute the urban landscape act as a series of events that place the inhabitants alongside the valley".¹

On the other hand, the everyday experience at the street level offers a different panorama: *"Is at a shorter distance, where the continuous appearance of walls, bars, billboards, automobiles, temporary constructions and a multitude of physical and visual obstacles is observed from. Here is where the greatest conflict can be perceived in relation to the image of our city".²* The Venezuelan capital is understood by a series of contradictions that are present

in the configuration of the public space (Rebotier, 2011), the urban green (Capra-Ribeiro, 2014b), the fragmentation of the urban fabric (Napoleón, 2014); (Von der Heyde, 2007), the urban policies (Bolívar et al., 1994), the urban structure (González Casas, 2003), and so forth.

Lorenzo González (idem) explains that the urban structure of Caracas is the effect of a struggle between imported models and disciplines as well as the specific conditions of the place, resulting a city that has been transformed through the gradual build-up of superimposed layers.

Herrera Napoleón (2006) holds a similar view assuring that the urban structure of Caracas has been the result of the incorporation of isolated urban settlements in the territory, where the evolutionary process of the city has led to the conformation of units [or fragments] that lack spatial continuity from their own dynamics of growth. According to the author, each of these units constitutes a specific urban system within the city because each has its own spatial and temporal characteristics; and it is the configuration of each unit what impels dispersion and isolation to the point of hindering its perception as a unified whole.

Morphologically, the urban structure of Caracas evidences its fragmentation through the differences among the urban fabrics that conform the city; thus, this spatial rupture is manifested by a series of urban problems such as inequality in the distribution of [basic] services, accessibility, difficulty of making a communal use of public spaces... but overall, the paradox of perceiving the city as a whole. In order to establish a solid understanding of the structure of the city, this paper defines and adapts the four urban typologies identified by Marcano (1994), taking into account other studies related to spatial classifications of the city (Silva et al., 2015, Herrera Napoleón, 2006, Klumpner et al., 2007, Lisio, 2001, Ferrándiz Martín, 2001). *Old quarter areas*

They constitute the original nucleus of the colonial city, whose urban structure is recognised by a geometric grid, where buildings are aligned on an orthogonal pattern: a layout that obeys the colonial model set forth in the Laws of the Indies. There are two types of urban fabrics within these old quarter areas: historical centres,

which are identified for the variety and richness of their architectural heritage, and traditional quarters, in which urban life and the urban fabric prevails over heritage.

Growth-by-expansion areas³

This typology encompasses all areas that have increased the perimeter of the city, either by the extension of the urban grid or by the incorporation of the isolated neighbourhood scheme.

Within the growth-by-expansion areas, two types of urban fabrics arise as private responses to designing the city under the parameters imposed by modernity: multi-family blocks [or high-rise buildings] built as part of large-scale projects, and 'housing developments' understood as variants of the Garden city movement.

This pattern of growth incorporates the concept of "zoning", which is put into practice with the *Plan Regulador de Caracas*⁴ in 1951, oriented towards the application of quantitative controls assigned to the development of the booming Caracas. This plan involved the construction of a road system, the segregation of land uses and it also incorporated the concept of self-sufficient units as key elements of the new urban structure.

This scheme drew directly from CIAM's Charter of Athens (Corbusier, 1989), which proposed the "separation, classification and organization of the different elements which integrate the city in terms of its basic functions: habitation, work, circulation, education" (in Villoria: *Plano Regulador de la Ciudad de Caracas* 1951: 406. Siebert (2004))

Areas of urban voids

This typology refers to large areas of land surrounded by other sectors, which have different uses, densities and urban dynamics. Normally, these areas are destined to be recreational, commercial, educational or military complexes, factories or infrastructure. It should be noted that Marcano (1994) refers to these areas as 'empty industrial estates'⁵ however, the urban structure of Caracas does not show absolute gaps but areas with an important participation of the void (Herrera Napoleón, 2006); this is why these areas have been referred as urban voids. It is also noted that this typology corresponds mostly to contemporary urban fabrics, which are characterized by large development projects,

accompanied by important empty spaces.

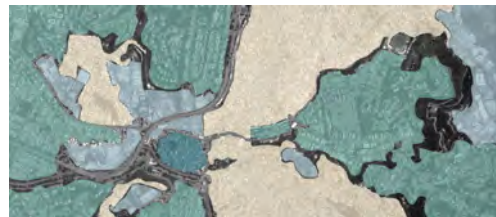
Areas of uncontrolled development

This typology represents the sprawl and extension of suburban areas without any urban regulation; their urban structure is characterized by its discontinuity with respect to the traditional or regulated pattern of the city, the absence of adequate public space, and its difficulty to be incorporated into the urban fabric, often characterized by their rugged topography. In spite of the intricacies of its morphological expression, the scarce public space in these areas is positively valued as it is where community

Image 1. Aerial image of an area from the Eastern Caracas showing the four urban fabric typologies. Source: by the author

Image 2. Map of the interstitial spaces of Eastern Caracas stitching all city units. Source: by the author

life develops (Marcano, 1994). According to this classification, the city evidences [in its constitution] a fragmented map (Image 1) of four heterogeneous urban fabric typologies,



which show an apparent disconnection amongst them caused by their visual urban discontinuity. In this respect, it is clear that the urban structure of Caracas contemplates a wide range of units [or fragments] that are not linked together but at the same time, give richness and diversity to the city.

The interstitial space

Faced with the suggestive diversity of the metropolis, each unit resolves its internal struggles by generating new spatial situations towards its edges. The encounter of two different units – for instance areas of uncontrolled development and growth-by-expansion areas – is translated into a spatial rupture because several logics of spatial organisation converge and overlap,

which occur in tension due to the apparent incompatibility of their compositional elements.

In this sense, a spatial rupture generates an in-between space, precisely when it is configured in the middle of two different temporal and spatial units. This confluence defines a new reality on the fringe, which unveils an indisputable interstitial situation (Herrera Napoleón, 2006).

It seems quite complex to establish a classification of the different forms of in-between spaces [or interstitial spaces] because of the apparent 'chaotic' urban fabrics that surround them, their constant transformation and the supposed lack of correspondence between its urban components. However, these spaces need to be recognised and identified, taking into account their formalisation and formation among the urban fabrics that compose the city.

This identification represents a standing point for academics and urban practitioners in order to, (i) better understand the importance of the interstices for the planning and design of sustainable urban environments and to, (ii) help characterise their aspects that either should or should not be included into the articulation of the city.

Indeed, interstitial spaces (Image 2) play an important role working as areas that offer the opportunity to test new urban forms, which encourage integration and the connection among all city units of Caracas. Furthermore, interstices are not only understood as an evocative fragment of the coherent 'whole' but a specific, autonomous and significant element within the fragmentation of the city that needs to be classified.

Taking as a reference the hybridisation analysis method used by Herrera Napoleón (2006), the combination of the four urban typologies could define an indeterminate number of interstitial situations because these spaces are constituted by diverse internal relations and factors that could give rise to infinite possibilities. However, it is feasible to establish a categorisation of interstitial spaces considering the urban fabrics that surround them.

The following matrix scheme (Fig. 1) shows how to obtain them systematically:

According to this matrix, ten alternatives emerge from combining the different

Urban areas	Old quarter	Growth-by-expansion	Urban void	Uncontrolled development
Old quarter				
Growth-by-expansion				
Urban void				
Uncontrolled development				

Figure 1: Matrix scheme combining the different urban areas of Caracas.

1. Own translation
2. Own translation
3. Translated from the Spanish, ensanche
4. Regulatory Plan of Caracas
5. Translated from the Spanish, polígonos vacíos
6. Old quarter + Old quarter, Growth-by-expansion + Growth-by-expansion, Urban void + Urban void and Uncontrolled development + Uncontrolled development, marked in grey in Figure 1.

urban fabrics that compose the urban structure of Caracas. Nevertheless, the four matching combinations have not been considered in this study because of their spatial homogeneity; they do not produce spatial ruptures and the recognition of an interstitial space is only possible if there is differentiation. In this sense, eliminating from the initial matrix scheme the four matching combinations, six types of in-between spaces have been identified:

1. Old quarter areas + Areas of growth by expansion
2. Old quarter areas + Areas of industrial estates
3. Old quarter areas + Areas of uncontrolled development
4. Areas of growth by expansion + Areas of urban void
5. Areas of growth by expansion + Areas of uncontrolled development
6. Areas of urban void + Areas of uncontrolled development

By using this conceptual framework, it is possible to formally recognise a new categorisation of interstitial spaces, represented by six in-between spaces understood as areas that stitch the territory together, diversify and enrich its urban structure and help conceive the city as a continuum. In this sense, these areas are associated with the Möbius strip concept (Boano and Martén, 2013) as they clearly mark the physical limit of one unit and the beginning of "another" but, at the same time, they solidify an otherwise fluid barrier, which is actually its strongest characteristic. To the existing four urban typologies, this new 'group' must be identified in order to establish a new lecture of Caracas, contemplating different relations towards the image of the city. It is important to mention that interstitial spaces have remained invisible and unattended for

centuries as traditional urban methods have not been able to validate these realities in their discourses, being absorbed in ideologies from the past. Nowadays the rules have changed. It is now the turn of academics and urban practitioners to focus on the interstices; spaces that mutate and transcend through time, adding valuable attributes to the articulation of the city.

Last reflexions

This research is part of an ongoing PhD study that is conducted in different stages. This paper tries to empower the study of the interstices of Caracas: its identification, its recognition, its cataloguing process and the promotion of its further comprehensive study. This approach may help to structure and deepen the understanding of urban fabrics and development of the city in order to combat its fragmentation and segregation. The recognition of the interstitial spaces of Caracas should complement the debate about enriching an architectural vision for these spaces.

It is clear that the image of the city is not conformed by a duality but a plurality of units, each having its own structure and dynamics. The encounter of two different units provokes a new narrative in the urban fabric of Caracas that, instead of stimulating the dissolution of a 'limit', claims to be adapted to a more effective urban solution to perceive the city as a whole. Like the two sides of the Möbius strip, the two units along its length become visible poles where the ambivalent logic is the integration and articulation. Even though findings of this research are specifically about Caracas, the approach in itself is not. In other Latin-American contexts, the demonstrated approach can offer a comprehensive understanding of intra-urban boundaries that could be valuable to the study of such places for a subsequent study of these areas.

References

- BOANO, C. & MARTÍN, R. 2013. Agamben's urbanism of exception: Jerusalem's border mechanics and biopolitical strongholds. *Cities*, 34, 6-17.
- BOLIVAR, T., CARIOLA, C., CILENTO SARLI, A., LOVERA, A., MARTÍN FRECHILLA, J. J., PRADILLA COBOS, E. & ROSAS, I. 1994. La ciudad: de la planificación a la privatización, Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- CAPRA-RIBEIRO, F. 2014a. Disquisición sobre las contradicciones del contexto contemporáneo, caso Caracas. *Cuaderno Urbano*, 17, 44-70.
- CAPRA-RIBEIRO, F. 2014b. Los límites desaprecibidos de las ciudades. Reflexión sobre el lindero en Caracas Bitácora Urbano/Territorial, 2, 9.
- COMPANY, A. H. P. 1996. The American Heritage Dictionary of the English Language, Boston, Houghton Mifflin.
- CORBUSIER, L. 1989. Principios de Urbanismo. La Carta de Atenas, Barcelona, Editorial Ariel.
- FERRÁNDIZ MARTÍN, F. J. 2001. De la cuadrícula al Aleph: perfil histórico y social de Caracas. *Dialnet*, 63-80.
- GARCÍA ALCARAZ, T. 2016. Nuevas alternativas urbanas: Los movimientos sociales y sus prácticas socio-espaciales y visuales. . International Conference Contested Cities. Madrid.
- GONZÁLEZ CASAS, L. 2003. Caracas: Territory, Architecture and Urban Space. *Planning Latin America's Capital Cities 1850-1950*.
- HEIFETZ-YAHAV, D. 2002. From Fighters to Peacekeepers: Negotiating Relations in the Israeli - Palestinian Joint Patrols. PhD Thesis, Tel Aviv University.
- HERNÁNDEZ, F., KELLET, P. & ALLEN, L. K. 2010. Rethinking the informal city: critical perspectives from Latin America, New York, Berghahn Books.
- HERRERA NAPOLEÓN, C. 2006. Híbridos Urbanos: Una nueva mirada para intervenir a Caracas. *Urbana*, 39, 85-103.
- KLUMPNER, H., SCHRÖDER, R. & BRILLEMBOURG, A. 2007. Caracas: the informal city, Caracas, VPRO.
- LASALA, A. 2007. La calle. Lugar de enlace y encuentro. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- LEECH, O. 2013. Hidden rules: are there rules and regulations even in informal settlements? Architecture Master Thesis, Bartlett School of Architecture.
- LISIO, A. D. 2001. La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza. *Revista geográfica venezolana, Rev. Geog. Venez.* Vol 42(2) 203-226.
- MARCANO, F. 1994. Cascos Urbanos: Espacio de reflexión. Los cascos de Chacao, Baruta y El Hatillo. *Urbana*, 14-15, 121-134.
- NAPOLEÓN, C. H. 2014. Entre lo formal y lo informal ¿nuevos espacios urbanos sin nombre? Trienal de Investigación. Facultad de Arquitectura y Urbanismo: Universidad Central de Venezuela.
- REBOTIER, J. 2011. Security practices and inequalities in Caracas. New drivers for an old logic? [Online]. justice spatiale | spatial justice. Available: <http://www.jssj.org/> [Accessed December 2011].
- SIEGERT, N. V. 2004. The travel path of the Neighborhood Unit: From the US and Europe to Latin America.
- The transfer of the model to Venezuela planning. 11th Conference of the International Planning History Society. Barcelona.
- SILVA, E., SACCHINI, M. & CARADONNA, V. 2015. CABA Cartografía de los barrios de Caracas 1966-2014, Caracas, Fundación Espacio.
- VON DER HEYDE, C. 2007. Intersticios urbanos. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- WALL, E. 2011. Infrastructural form, interstitial spaces and informal acts. In: HAUCK, T., KELLER, R. & KLEINEKORT, V. (eds.) *Infrastructural urbanism: addressing the in-between*. Berlin, Germany: DOM publishers.

Territorio Urbanizzato. Il limite urbano nella disciplina del governo del territorio in Toscana

Andrea Giraldi

I cuori della riforma: la genesi delle norme sul Territorio Urbanizzato

Dal consumo di suolo alla "prosperità senza crescita"

Con la legge regionale n. 65/2014 (LR) sul governo del territorio e con il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT-PPR) del 2015 la Regione Toscana (RT) ha disciplinato il territorio urbanizzato (TU), perseguendo l'obiettivo di contenere il consumo di suolo e di promuovere la riqualificazione e la rigenerazione urbana. La Regione assume un ruolo decisivo nel rapporto con i Comuni che redigono piani, attraverso una forte azione di indirizzo e con lo strumento della copianificazione per le trasformazioni in territorio extra-urbano. La locuzione "territorio urbanizzato" è utilizzata già da tempo nell'ambito della pianificazione territoriale¹, ma con un approccio classico, che affianca all'ambito della città esistente gli ambiti in cui la città si potrà espandere.

Una delle principali novità introdotte dalla recente normativa toscana riguarda proprio le condizioni e le procedure per consentire previsioni di espansione, riprendendo definizioni introdotte da proposte di legge (PdL) nazionali² per contenere il consumo di suolo. La riforma toscana si basa su un "cambio del paradigma culturale", "una modifica degli obiettivi alla luce di una visione post-sviluppo destinata a giocare a prendere corpo nel dibattito urbanistico" (Rusci 2013). Rilevata l'obsolescenza di un modello di pianificazione basato sulla crescita urbana, per lo sviluppo del territorio contemporaneo si delinea "l'idea di una 'prosperità senza crescita' (Jackson 2011) – che non significa decrescita, e non allude a una prospettiva di arretramento e di contrazione di un modello generico di 'pauperismo', ma rappresenta piuttosto la possibilità di pensare la dimensione collettiva dei valori sociali dello spazio urbano come principio di cambiamento, attraverso un progetto consapevole dei limiti del nostro ecosistema, dei tempi e degli ef-

fetti della sua trasformazione" (Russo 2014, p. XX). Il disegno del nuovo TU rappresenta tanto una sfida di tipo operativo e metodologico³, quanto culturale. Il senso comune ha ormai recepito che non è auspicabile o possibile uno sviluppo basato sull'espansione⁴, ma questo paradigma di riferimento non è estinto (Baldeschi, in Marson 2016, p. 39), nonostante i trend della domanda di mercato⁵. La nuova stagione di piani urbanistici aperta dal PIT-PPR e dalla LR.65/2014 può sicuramente superare l'approccio "indici e standard" introducendo interventi di riqualificazione urbana e paesaggistica delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse (Magnaghi e Granattiero, in Marson 2016, p. 199), ma il cambiamento culturale⁶ deve essere sostenuto da programmi e politiche, da incentivi fiscali ed economici⁷ nei confronti del riuso e della rigenerazione dell'esistente, da forme di gestione dei plusvalori fondiari che il TU genera nei rari suoli suscettibili di trasformazione⁸.

Il Territorio Urbanizzato tra lettura dello stato dei luoghi e disegno strategico

L'individuazione del TU ha prevalentemente lo scopo di tutelare il "patrimonio territoriale" (artt. 3 e 4 comma 1 LR.65/2014). La legge in particolare limita l'autonomia dei comuni rispetto alle previsioni di "impegno di suolo non edificato a fini insediativi o infrastrutturali" fuori dal TU, escludendo categoricamente nuovi insediamenti residenziali in territorio aperto (art. 4 comma 2) e introducendo la "conferenza di copianificazione" (art. 4 comma 7 e art. 25) per verificare la sostenibilità, rispetto ad ambiti sovracomunali, delle previsioni esterne al TU. La conferenza di copianificazione coinvolge Regione, Provincia (o Città Metropolitana) e Comune in un confronto e in una votazione in cui la Regione ha parere vincolante sulle previsioni (salvo in caso di pianificazione intercomunale, così incentivata), e in cui i comuni limitrofi interessati partecipano senza diritto di voto.

La consistenza del TU, inteso come riconoscimento di uno stato di fatto, è definita all'articolo 4 comma 3: "il TU è costituito dai centri storici, le aree edificate con continuità dei lotti a destinazione residenziale, industriale e artigianale, commerciale, direzionale, di servizio, turistico-ricettiva, le attrezzature e i servizi, i parchi urbani, gli impianti tecnologici, i lotti e gli spazi inedificati interclusi dotati di opere di urbanizzazione primaria".

Questa definizione è indicata come "chiave" della nuova legge, da leggere insieme alla disciplina della copianificazione: un tentativo di dare "gambe robuste" al principio del contenimento del consumo di suolo enunciato da decenni e rimasto solo sulla carta⁹.

Durante la fase di consultazione, da più parti è stato rilevato che la definizione di TU proposta dalla Giunta Regionale inibiva la competenza comunale in ambito di pianificazione e di autodeterminazione delle strategie di trasformazione del proprio territorio. Il percorso di redazione della legge ha visto momenti di contrapposizione tra assessorato regionale, supportato dalla Rete dei comitati, e soggetti come ANCI Toscana (Semboloni 2013; Regione Toscana 2014, Allegato n. 1 al verbale n. 195).

Già durante il dibattito in commissione consiliare l'assessore Marson si era mostrata disponibile ad affiancare, alla definizione fondamentale di TU, uno specifico richiamo al ruolo attivo dei comuni nel definire il perimetro (Regione Toscana 2014, verbale n. 195) e proponeva di estendere l'elenco di interventi non oggetto di copianificazione, includendovi anche quelli interventi di rigenerazione urbana finalizzati a qualificare il disegno del margine urbano (Regione Toscana 2014, verbale n. 203).

L'emendamento presentato dal Partito Democratico (11 giugno 2014) e sostanzialmente approvato in Commissione consiliare corrisponde all'attuale comma 4 dell'articolo 4. Questo comma ammorbidisce il confine netto tra città e campagna indicato dal comma 3, introducendo anche un criterio progettuale nella definizione del perimetro di TU. Infatti a seguito dell'emendamento il TU "tiene altresì conto delle strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana, ivi inclusi gli obiettivi di soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale pubblica (si noti bene: pubblica, non genericamente "sociale", ndr), laddove ciò contribuisca a riqualificare il disegno dei margini urbani" (art. 4 comma 4). Il TU è quindi il "cuore della riforma"¹⁰: l'articolo 4 della LR.65/2014 di fatto contiene, nei due commi 3 e 4, non uno ma "due cuori" della riforma, che rappresentano il compromesso tra input tecnici, accademici, politici: un cuore più duro, che definisce il TU come stato di fatto (comma 3), rivolto a concentrare progettualità, risorse pubbliche e private, competenze comunali, verso il riuso e la ri-

generazione della città esistente; un cuore più morbido, al comma 4, che consente di disegnare strategicamente la linea di margine città-campagna, sulla base di politiche di rigenerazione e di ERP.

Lettura e progetto del margine urbano nel Piano Paesaggistico Regionale

Il PIT-PPR è entrato in vigore successivamente alla LR.65/2014, ma evidentemente legge e piano sono stati concepiti di pari passo e si sono reciprocamente condizionati (Magnaghi, in Marson 2016, p. 147), anche sul ruolo chiave del TU.

La "Carta del territorio urbanizzato" contenuta nel PIT-PPR consiste in una rappresentazione geostatistica e meramente indicativa dei perimetri di TU in Toscana.

E' da subito evidente che a fronte di una regola netta, la cui forza è basata su una divisione dicotomica semplicistica tra dentro e fuori, la concreta applicazione nei piani potrà mettere in luce le fattispecie difficilmente riconducibili all'idea archetipica del recinto murario medievale, dando necessariamente vita a forme di interfaccia dinamica, su cui concentrare risorse pubbliche e private, soluzioni progettuali e meccanismi di pianificazione inediti, in cui il perseguimento di una "prosperità senza crescita" e l'innovazione metodologico-operativa sono strettamente correlati: "le perimetrazioni contenute nella carta sono dunque, innanzitutto, la rappresentazione visuale della necessità di un cambiamento culturale: ridare valore al territorio rurale e riqualificare le aree già urbanizzate, che presentano vaste aree di dismesso, inoccupato, degradato, riorganizzare la qualità urbana e paesaggistica dei margini" (Magnaghi e Granattiero, in Marson 2016, p. 198). Non risulta che per il momento dal PIT-PPR derivino politiche e programmi per la riqualificazione del limite urbano, a sostegno del cambiamento culturale auspicato: il contributo del PIT consiste piuttosto nel coordinare gli obiettivi dei piani subordinati rispetto ai "morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee" disciplinati nell' "Abaco delle Invarianti Strutturali" e di dare input sugli interventi positivi di riqualificazione dei tessuti urbani e gli interventi da evitare nell'Allegato 2 al PIT-PPR "Linee guida per la riqualificazione paesaggistica dei tessuti urbanizzati della città contemporanea".

Le prime applicazioni del Territorio Urbanizzato nei Piani Strutturali di nuova generazione

Dai primi PS redatti a distanza di tre anni dall'entrata in vigore (seppure in fase transitoria¹¹) della LR.65/2014 si possono trarre alcune prime riflessioni sugli effetti dell'applicazione del nuovo TU.

Un primo effetto è quello di fornire un ulteriore strumento alle amministrazioni per liberare il piano da tutti quei piani attuativi mai decollati, ereditati dai precedenti RU o addirittura dai vecchi PRG: il "residuo" di previsioni residenziali ereditate si aggirava mediamente intorno al 23% rispetto al totale del residenziale previsto dai PS (Agnoletti 2012, p. 18). Il TU include "i piani attuativi o (...) progetti unitari convenzionati già approvati, se di iniziativa pubblica, o già convenzionati, se di iniziativa privata" (Regione Toscana 2017, Linee guida), mentre i piani attuativi di espansioni previste ma mai convenzionate devono rispondere ai criteri dell'art. 4 per essere recepibili nel TU del nuovo PS.

Un secondo effetto riguarda il rapporto tra nuove previsioni e recupero: finora nei PS toscani il recupero a fini residenziali si attestava al 17% del totale delle previsioni residenziali (Agnoletti 2012, p. 18). Nel PS di Lucca¹² il recupero dell'esistente pesa quasi il 66% del totale in termini di dimensionamento residenziale, ed è previsto (art.27 comma 5) che almeno la metà della superficie territoriale sia destinata a suolo non edificato, con bilancio positivo in termini di consumo di suolo in certi casi di rigenerazione urbana..

Un terzo effetto è un complessivo ridimensionamento delle previsioni di piano: i PS di precedente generazione prospettavano mediamente circa il 20% di crescita di abitanti, con range provinciali tra il +13,7% di Livorno e il +36,2% di Massa Carrara (Agnoletti 2012, p. 18), mentre il nuovo PS di Quarrata¹³ adesso prevede una crescita di abitanti di circa +11,5% (tra nuove costruzioni e superfici aggiuntive in ristrutturazioni urbanistiche), di cui più di un terzo derivanti da piani attuativi convenzionati e non attuati. Il PS di Lucca attesta a +1,6% la crescita di abitanti attraverso nuovo consumo di suolo, e a +6,5% la crescita di abitanti in interventi di riuso.

Un quarto effetto è una compattazione del territorio urbanizzato: il PS di Quarrata, in provincia di Pistoia, prevede per gli insediamenti urbani (al netto dei tessuti di camp-

gna abitata e campagna urbanizzata) una riduzione da 8,39 kmq del Limite di crescita urbana del PS del 2004 a 7,52 kmq del nuovo TU, con una riduzione di circa il 10%. Molte delle previsioni del precedente PS sarebbero comunque state eliminate, in quanto buona parte del Comune ricade in pericolosità idraulica media o elevata in base al Piano Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) dell'Autorità di Bacino competente: la gestione del rischio idraulico sta vivendo una fase di riforma in Toscana e il tema per molti aspetti è correlato con il disegno del TU e con le possibili pratiche di rigenerazione urbana.

Un quinto effetto è l'introduzione di un linguaggio comune per la riqualificazione insediativa. I nuovi PS individuano a una scala di dettaglio i Morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee disciplinati dal PIT traendo da questo input progettuali, particolarmente interessanti in aree di frangia o per la campagna abitata e urbanizzata. Questi indirizzi del PIT contribuiscono a sciogliere alcuni dubbi sul disegno del TU, rappresentati da "lo 'spappolamento' nella campagna, i lotti interclusi tra TU e rurale, ecc." (De Santis 2015): è soprattutto il caso delle zone B con edificato sparso discontinuo, che rappresentano una caratteristica dell'espansione "diffusa" dal dopoguerra, anche in Toscana, Per quanto riguarda la distinzione tra le aree rurali intercluse, da escludere dal TU, e i lotti interclusi dotati di opere di urbanizzazione, all'atto pratico ci si trova davanti ad una discrezionalità nei casi limite che per dimensioni e caratteri di contesto potrebbero ricadere in entrambe le categorie.

In conclusione, in questa fase di prima sperimentazione di piani conformi alla LR.65/2014, la "discrezionalità amministrativa" (De Santis 2015) nella definizione del TU non ha contraddetto i principi di limitazione del consumo di suolo. Questo esito è stato favorito dal mercato fermo e dalla maggiore attenzione al rischio idrogeologico, ma di fatto c'è da aspettarsi un'ulteriore riduzione del ritmo di consumo di suolo in Toscana, in particolare a fini residenziali. Ora che questo principio enunciato da decenni ha trovato una possibile (sebbene accidentata) strada per realizzarsi, occorre attrezzarsi per tradurre in realtà anche gli enunciati a favore del riuso e della rigenerazione urbana¹⁴.

1. Si trovava ad esempio nella LR 20/2000 dell'Emilia Romagna. Anche in Toscana la locuzione era già utilizzata, come nel PS di Sesto Fiorentino approvato nel 2004, che più spesso usa la locuzione "territorio urbano".
2. Diverse definizioni di TU sono contenute in alcune PdL sul contenimento del consumo di suolo (Civati e al. 2013), ma la definizione proposta dalla RT nel settembre 2013 coincide (con alcune differenze quali il ruolo della Regione e le possibili "rimarginature" del perimetro) a quella elaborata da Vezio De Lucia e altri nel giugno dello stesso anno (De Lucia V. 2013), già revisione di una precedente proposta formulata dal medesimo gruppo di urbanisti legato a Eddyburg.it (AA.VV. 2007). La PdL del 2013 è stata formalmente tradotta nella PdL nazionale S.2262 (Scalia e al. 2016). Aldilà delle PdL in esame in Parlamento, la limitazione del consumo di suolo è stato già oggetto di legge (art. 6 L.n. 10/2013) e potrebbe già dare luogo a misure concrete attraverso accordi tra Stato e Regioni (De Lucia L. 2014, p. 94). Alcune PdL sul consumo di suolo attualmente in esame in certi casi dettagliano molto la disciplina già a livello nazionale, dando luogo a possibili contrasti con normative regionali più strutturate come quella toscana (Marson 2013). A livello di Unione Europea è fissato il principio del consumo di suolo zero entro il 2050, ma non esistono norme vincolanti per gli Stati membri (Commissione Europea 2011). Sul tema si veda anche Baioni e Carlini 2016; Magnaghi e Granattiero, in Marson 2016, p. 197.
3. I criteri non si discostano dalla metodologia di perimetrazione degli insediamenti elaborata negli anni '80 da Astengo (De Luca e al. 2015): il cosiddetto "principio della soglia" (Astengo 1990, p.14). Il TU rappresenta in sostanza un concetto classico dell'urbanistica, collaudato sulla delimitazione della città sfrangiata del boom edilizio degli anni '50-'60-'70. Oggi il disegno è enormemente semplificato dalla dotazione di sistemi GIS e dall'accesso a molti dati. La RT sta elaborando in questi mesi un Regolamento sul conferimento dei dati geografici dei piani da parte degli Enti locali. La Regione si è dotata di una definizione preliminare di TU da utilizzare come riferimento in sede di istruttoria dei PS. Questo perimetro "istruttorio" è più dettagliato del TU individuato dal PIT e si basa su una elaborazione dell'uso del suolo in scala 1:10.000 del 2013 (Regione 2016). Laddove presente, il database topografico in scala 1:2.000 risulta un utile punto di partenza per disegnare il TU in via preliminare, come avvenuto nel PS di Quarrata.
4. Intervistato sulle criticità principali del sistema politico-tecnico legato alla pianificazione, l'architetto Riccardo Luca Breschi, attivo da anni come pianificatore, soprattutto in Toscana, sottolinea l'esigenza di costruire una cultura della riqualificazione e della rigenerazione urbana. La crisi dell'ultimo decennio ha segnato anche la crisi dell'idea della crescita infinita, dell'economia e delle città. In teoria questo crea le condizioni per

- aprire una nuova stagione dell'urbanistica. In realtà mancano o sono insufficienti gli strumenti normativi, disciplinari e tecnico operativi per rendere il riuso e la rigenerazione urbana non solo una scelta obbligata ma una scelta "conveniente". Costruire una cultura della rigenerazione vuol dire anche e soprattutto costruire concretamente le condizioni per renderla praticabile: leggi e regolamenti, procedure, sostegni finanziari, sistemi fiscali debbono essere radicalmente riorientati dal sostegno alla crescita al recupero ed alla trasformazione dell'esistente.
5. Per la pressione fiscale in termini di IMU e la stagnazione del mercato immobiliare, "in Toscana, in quasi il 50% dei Comuni, sono state rilevate richieste di cancellazione dell'edificabilità già attribuita da strumenti urbanistici (Cutini e Rusci 2015). Un fenomeno che se da un lato costituisce lo sgonfiamento di una bolla immobiliare divenuta negli ultimi trent'anni strutturalmente patologica, dall'altra rappresenta la svalutazione della "moneta" urbanistica che è oggi alla base dei trasferimenti di rendita all'interno della perequazione urbanistica (Micelli, 2011)" (Cutini e Rusci 2016).
 6. Intervistato sulle criticità principali del sistema politico-tecnico legato alla pianificazione, l'architetto Roberto Vezzosi, attivo da anni come pianificatore, soprattutto in Toscana, individua questi punti: l'inerzia degli operatori e degli stessi amministratori locali che restano ancorati alla cultura della crescita, stentando ad aprire i programmi politici al consumo di suolo zero e alla riqualificazione degli insediamenti; la debolezza dei pianificatori, che operando con una disciplina a statuto labile, mascherano questa debolezza con linguaggi astrusi, senza la capacità di incidere quanto sarebbe necessario sul piano culturale e finiscono così per risultare incapaci sia di persuadere gli amministratori locali ad adeguare le politiche urbanistiche alle dinamiche odierne, sia di sostenere la pianificazione urbanistica come atto di sintesi della pianificazione settoriale; la scarsa integrazione tra risorse, politiche e piani per la rigenerazione urbana, che è poi l'incapacità di farla diventare in primo luogo oggetto delle politiche, più che dei piani, da parte della Regione Toscana.
 7. E' già stata sottolineata la contraddizione di incentivare il contenimento del consumo di suolo attraverso incentivi edilizi ed urbanistici quali strumenti perequativi e compensativi volti all'espansione (De Lucia L. 2014, p.105).
 8. Una politica "protezionistica" rispetto al suolo potrebbe dare benefici indiretti anche nel contenere il crollo dei prezzi degli immobili esistenti e nel favorire la vendita del cosiddetto "invenduto". "In media ci sono 15,8 case invendute ogni mille unità abitative presenti sul territorio nazionale" (dati Scenari Immobiliari elaborati da Sole 24 Ore, 2014).
 9. Lorenzo Pieraccini in RT 2013, Verbale n. 169. I dati sul consumo di suolo in Toscana dimostrano la scarsa efficacia delle precedenti leggi regionali rispetto alla limitazione del consumo di suolo. La Toscana ha un indice di urbanizzazione pro-capite tra i maggiori d'Italia e il nuovo consumo di suolo per residenze nel periodo 1996-2007 non è giustificato dalla crescita demografica ma da una crescita del numero di nuclei familiari conseguente alla riduzione del numero di componenti delle famiglie (Agnoletti e Maltinti 2010, pp.16-19). E' da evidenziare che solo la crisi economica ha portato ad un drastico ridimensionamento del consumo di suolo, già prima dell'entrata in vigore della LR.65/2014 e del PIT-PPR, con un dimezzamento del consumo annuale di suolo tra il 2010 e il 2013 (Regione 2016, p.17).
 10. Così lo definiscono Giovanni Ardelio Pellegrinotti (Regione Toscana 2014, verbale n. 195) e, in sede di dibattito consiliare, Gianfranco Venturi (Regione Toscana 2014, Verbale n.205). Nella stessa sede Monica Sgherri lo definisce come "l'uovo di Colombo", "una novità lapalissiana, banale, eppure fondamentale", mentre l'opposizione critica alcuni aspetti (le limitazioni ai nuovi insediamenti residenziali; il ricorso alla copianificazione in contesti rurali non di pregio o degradati, e per previsioni che non hanno rilevanza sovra comunale).
 11. Nel momento in cui si scrive, gli uffici stanno aggiornando il monitoraggio dello stato della pianificazione in Toscana. Nel giugno 2016 i PS con procedimento avviato con TU "attillato" erano 8 e gli adottati 6 (Regione 2016). Molto più numerose sono state le varianti a RU e PO con TU "transitorio" comprendente, oltre agli insediamenti esistenti non agricoli, anche le aree in cui i piani vigenti prevedono espansioni urbane. L'articolo sulla fase transitoria, recentemente novellato, consente in determinati casi di fare salve vecchie previsioni di espansione, procrastinando i termini per convenzionare i piani attuativi fino, nel caso limite, al 2024.
 12. Il PS di Lucca è stato redatto dal Comune di Lucca, (RUP Carla Villa, Responsabile della formazione del Piano Antonella Giannini) con il coordinamento scientifico dell'architetto Gilberto Bedini e dell'architetto Fabrizio Cinquini della società Terre.it. Cinquini rileva che a seguito della LR.65/2014 risulta improprio correlare il consumo di suolo al dimensionamento, in quanto quest'ultimo indica piuttosto un aumento o variazione di carico urbanistico e registra la suscettibilità alla trasformazione funzionale della città
 13. Il PS di Quarrata è stato redatto dall'architetto Riccardo Luca Breschi (RUP Caterina Biagiotti), con la collaborazione dell'autore. Tra i fattori determinanti del ridimensionamento delle previsioni di PS, Breschi rileva il rischio idraulico (che sempre più peserà sulla pianificazione), il contenimento del consumo di suolo e la volontà di favorire interventi di riuso per una città che ha sentito fortemente la crisi economica e che ha un ampio patrimonio dismesso o sottoutilizzato. La LR ha il grande merito di aver posto con decisione il tema del controllo delle espansioni urbane e della limitazione del consumo di suolo. Lo fa assumendo l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato come atto statutario e quindi come strumento di tutela o di controllo preordinato al progetto urbanistico. La stessa esperienza del PS di Quarata, dove pure si è realizzata una fortissima riduzione delle aree potenzialmente urbanizzabili, ha dimostrato che disegnare il perimetro del territorio urbanizzato non può essere solo un atto ricognitivo, quasi un rilievo dello stato dei luoghi, ma deve avere necessariamente anche un contenuto progettuale e strategico, rispondendo all'esigenza di intervenire sulla qualità dell'esistente, sia all'interno che ai margini della città, ridisegnandoli spesso in modo significativo.
 14. ANCI Toscana e RT, a seguito di un programma avviato prima ancora dell'entrata in vigore della LR.65/2014, hanno sperimentato una serie di progetti pilota di approfondimento delle procedure e delle potenzialità di rigenerazione urbana in Comuni che si erano dimostrati interessati, ma finora sono scarsi gli esiti in termini di traduzione in progetti di rigenerazione significativi, e l'applicazione dell'art. 125 resta ancora una frontiera da esplorare. Finora non è stato sufficiente quanto prevede la legge in termini di incentivi volumetrici, abbattimento di oneri, deroghe rispetto al dimensionamento del piano e rispetto alle possibilità di disegno del TU, disciplina dei contributi per la ricognizione delle aree degradate e per la realizzazione di opere pubbliche in tali ambiti.

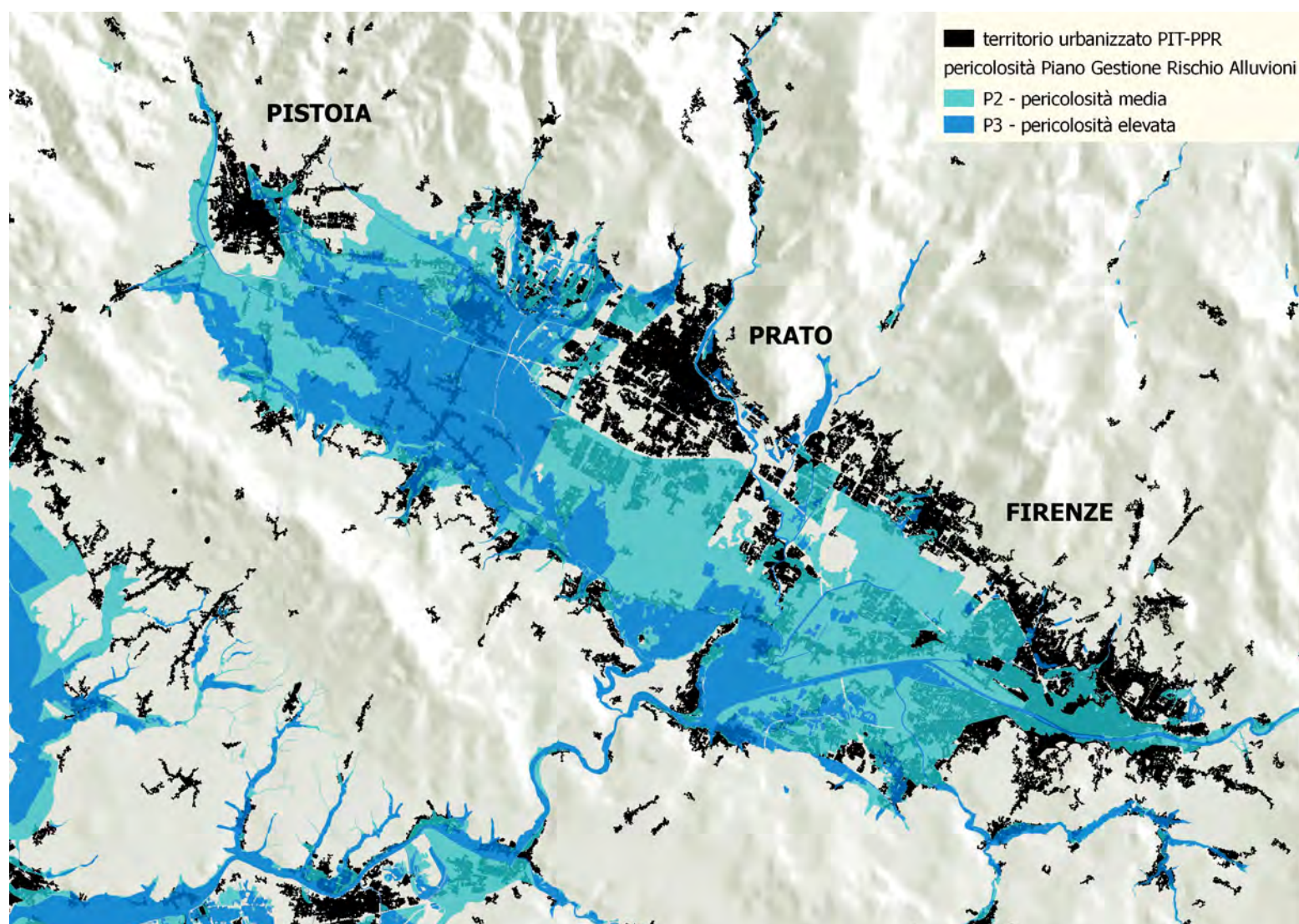


Figura 1– Piana fiorentina: il territorio urbanizzato individuato dal PIT-PPR (Fonte Regione Toscana) e le aree a pericolosità media ed elevata del PGRA (Fonte Autorità di Bacino Appennino Settentrionale)

References

- AA.VV. (2007), "Proposta di Legge: l'articolato", eddyburg.it.
- Agnoletti, C. (2012), Ricostruzione delle ipotesi quantitative di crescita indicate dai PS e dai RU. Rapporto di ricerca, IRPET, Firenze.
- Agnoletti, C., Maltinti, G. (2010), "Le recenti vicende dell'urbanizzazione in Toscana", in AA.VV., Urbanizzazione e reti di città in Toscana. Rapporto sul territorio. IRPET, Firenze.
- Astengo, G., Nucci, C. (1990), "IT. URB. '80. Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia", Quaderni di Urbanistica informazione, n.8.
- Baioni, M., Carlini, C. M. (2016), Consumare stanca, Scuola di Eddyburg - Leggere la città, 9/4/2016, Pistoia.
- Baldeschi, P. (2016), Interpretazioni del territorio nella pianificazione toscana, in Marson A., ed, La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il piano della Toscana, Editori Laterza, Bari.
- Civati, F. e al. (2013), "Disposizioni per il contenimento del consumo del suolo" PdL C.1873 presentata alla Camera il 3 dicembre 2013.
- Cutini, V., Rusci, S., (2015), "Recenti tendenze delle dinamiche insediative in Toscana. La rinuncia a costruire", in Agnoletti C., Iommi S., Lattarulo P. (Eds.) Configurazioni urbane e territori negli spazi europei. Rapporto sul Territorio, IRPET, Firenze.
- Cutini, V., Rusci, S., (2016), "Bilanci comunali e politiche urbanistiche: i rischi di un trade-off", in EyesReg, Vol.6, n.4.
- Commissione Europea (2011), Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571.
- Comune di Lucca (2017), Piano strutturale.
- Comune di Quarrata (2017), Piano strutturale.
- De Luca, G., Di Filia, L., Scamporrino, M., (2015), "Limitare il consumo di suolo con la LR.65/2014. Criteri e modalità per l'individuazione del perimetro urbano", in Arcidiacono, A. e al., Nuove sfide per il suolo. Rapporto 2018 Centro di ricerca sui consumi di suolo, INU Edizioni, Roma.
- De Lucia, L. (2014), Il contenimento del consumo di suolo nell'ordinamento italiano, in Cartei, G.C. e De Lucia, L., eds, Contenerne il consumo di suolo. Saperi ed esperienze a confronto, Edizioni Scientifiche, Napoli.
- De Lucia, V. (2013), "Una proposta di legge per la salvaguardia del territorio non urbanizzato", Eddyburg 03/06/2013, <http://www.eddyburg.it/2013/06/una-proposta-di-legge-per-la.html>
- De Santis, F. (ed 2015), Il Governo del territorio in Toscana. Profili costituzionali, legislativi e di responsabilità, Giuffrè Editore, Milano.
- Doderò, A., Fanfani, D. (2011), "Luci e molte ombre. Consumo di suolo in Toscana", Opere, anno IX, n. 27, pp. 9-13.
- Finizio, M. (2014), La mappa delle case in vendita in Italia: più di 540mila in cerca di acquirenti, Il Sole 24 Ore, 8 ottobre 2014, consultato online novembre 2017 <http://www.infodata.ilsole24ore.com/2014/10/08/la-mappa-delle-case-in-vendita-in-italia-piu-di-540mila-in-cerca-di-acquirenti/>
- Jackson, T. (2011), Prosperità senza crescita. Economia per il pianeta reale, Edizioni Ambiente, Milano.
- Magnaghi, A. (2016), Le invarianti strutturali, fra patrimonio e statuto del territorio, in Marson A., ed, La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il piano della Toscana, Editori Laterza, Bari.
- Magnaghi, A., Granattiero, G. (2016), Il valore patrimoniale del policentrismo nel sistema insediativo, in Marson A., ed, La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il piano della Toscana, Editori Laterza, Bari.
- Marson, A. (2013), "Sulle PdL in materia di contenimento del consumo di suolo presentate alla Camera e al Senato nell'attuale (XVII) legislatura nazionale", Eddyburg 17/06/2013, <http://www.eddyburg.it/2013/06/sulle-proposte-di-legge-in-materia-di.html>
- Micelli, E. (2011), La gestione dei piani urbanistici. Perequazione, accordi, incentivi, Marsilio, Venezia.
- Regione Toscana (2013), Norme per il governo del territorio, Proposta di LR n. 3 del 30/09/2013.
- Regione Toscana (2013), Norme per il governo del territorio, Proposta di LR n. 282 del 8/10/2013.
- Regione Toscana (2013), Verbale n. 169, Sesta Commissione consiliare "Territorio e ambiente", 30/10/2013.
- Regione Toscana (2014), Verbale n. 195, Sesta Commissione consiliare "Territorio e ambiente", 27/3/2014.
- Regione Toscana (2014), Verbale n. 203, Sesta Commissione consiliare "Territorio e ambiente", 29/5/2014.
- Regione Toscana (2014), Verbale n. 205, Consiglio Regionale, 29/10/2014.
- Regione Toscana (2014), Norme per il governo del territorio, LR n. 65 del 10/11/2014.
- Regione Toscana (2015), Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico, Delibera consiliare n.37 27/3/2015.
- Regione Toscana (2016), Rapporto di monitoraggio 2016, Osservatorio paritetico della pianificazione.
- Regione Toscana (2017), Regolamento di attuazione delle disposizioni dell'articolo 62 e del Titolo V della LR 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio), Decreto del presidente della giunta regionale 5 luglio 2017, n. 32/R.
- Regione Toscana (2017), Linee guida di raccordo tra le disposizioni contenute nella LR.65/2014 e la disciplina paesaggistica del PIT, Allegato 1 alla Delibera di giunta regionale n.682 del 26/06/2017.
- Rusci, S. (2013), "La Riforma della Legge Toscana in materia di Governo del Territorio. Un passo oltre la contrapposizione", EyesReg. Giornale di Scienze Regionali, Vol.3, n.4.
- Russo, M. (2014), Un'urbanistica senza crescita?, in Russo, M. ed, Urbanistica per una diversa crescita. Progettare il territorio contemporaneo, Donzelli editore, Roma.
- Scalia, F. e al. (2016), "Disposizioni per il contenimento del consumo del suolo" PdL S.2262 presentata alla Camera il 2 marzo 2016.
- Semboloni, F. (2013), "La Regione contro tutti. L'assessore riscrive la legge urbanistica regionale", Toscana Oggi, 3/4/2013, <http://www.toscanaoggi.it/Toscana/La-Regione-contro-tutti.-L-assessore-riscrive-la-legge-urbanistica-regionale>.

Pianificazione fisica, questione ambientale e innovazione delle tecniche: il caso del Litorale Domitio-Flegreo

Salvatore Losco, Luigi Macchia

Introduzione

La Legge Urbanistica Nazionale - LUN n. 1150/1942 norma la Pianificazione del territorio, attraverso un rigido e complesso sistema gerarchico, articolato su tre livelli con al vertice i Piani Territoriali di Coordinamento (PTC), al secondo livello di pianificazione i Piani Regolatori Generali (PRG) e al terzo i Piani Particolareggiati di Esecuzione (PPE), in base al quale le previsioni del livello sovra-ordinato ingabbiano le scelte del Piano sotto-ordinato. L'elemento che, di fatto, contraddistingue il modello tradizionale italiano di pianificazione del territorio è rappresentato dal vincolo gerarchico che lega tra di essi gli strumenti urbanistici dei diversi livelli di pianificazione, in base a tale organizzazione logica piramidale il Piano sotto-ordinato può sviluppare le previsioni contenute nel Piano sovraordinato, senza apportarvi però deroghe o modifiche sostanziali. L'eccessiva prescrittività delle disposizioni, il lungo processo di redazione/adozione/approvazione fanno sì che, una volta giunti nella fase di attuazione, i piani si rivelano superati dalle esigenze reali nel frattempo maturate.

Tale sistema di Pianificazione, fondato su una forte base normativa, è stato caratterizzato da un grado assai basso di efficacia: l'architettura a cascata costruisce un sistema scarsamente dinamico che comporta frizioni e contraddizioni rispetto all'oggetto e ai fini della pianificazione fisica del territorio che, negli ultimi decenni, ha subito profondi ripensamenti soprattutto alla luce delle sempre più pressanti emergenze ambientali. Per semplificare il lungo processo di pianificazione, in letteratura, sono state sviluppate diverse procedure di analisi: tra queste quella del *layer-cake*¹ consente di mappare il territorio attraverso una serie di strati separati che, una volta sovrapposti,

forniscono una matrice semplificata per lo studio del sito in oggetto. Nel momento in cui gli strati vengono mappati e sovrapposti, le interazioni tra di essi possono essere valutate in relazione all'uso dell'area proposta.

Il prodotto finale è una carta tematica composita che può essere utilizzata come guida generale per la pianificazione del sito. Tale procedura viene usata per semplificare la comprensione della complessità delle interazioni tra i diversi livelli tuttavia l'analisi completa di un ecosistema richiede più di un semplice *sieve-mapping*², poiché la comprensione e la stima ecologica del sito non segue, ovviamente, i confini amministrativi così come definiti dall'uomo, bensì è necessaria una stima bio-regionale³ dettagliata.

Il caso-studio proposto del litorale Domitio-Flegreo rappresenta in modo emblematico⁴ una struttura naturale e antropica complessa, caratterizzata da delicati equilibri e viene proposta come caso paradigmatico⁵ per l'applicazione di una procedura innovativa di perimetrazione, capace di contribuire alla risoluzione delle criticità suesposte e finalizzata alla sperimentazione di una nuova tecnica di pianificazione.

La proposta ha l'obiettivo di perimetrare più aree-problema (a geometria variabile⁶) attraverso l'elaborazione di analisi finalizzate a individuare i detrattori ambientali e antropici che contribuiranno al riconoscimento del *giusto confine* pertinente all'efficacia dello specifico intervento di pianificazione.

Il contributo che si propone al dibattito ha pertanto come obiettivo principale l'attivazione di un confronto tecnico-scientifico su tale importante questione, non aspira alla configurazione dettagliata di alcuna ipotesi progettuale, ma alla messa a punto di una procedura, il più possibile generale, tale da costituire una struttura di base per l'innovazione delle tecniche di pianificazione del territorio nella quale il tema della sostenibilità ambientale risulti nodale.

La procedura: l'area-problema e il giusto confine

La procedura che si propone ha l'obiettivo di caratterizzare più aree-problema mediante l'elaborazione di una serie di analisi finalizzate a individuare le componenti

alteranti presenti (i detrattori ambientali) e a definire le problematiche prevalenti in funzione delle vocazioni alle quali il territorio può aspirare (polo turistico di qualità, polo culturale, polo per il tempo libero, polo per le attività rurali, polo abitativo di qualità).

Riconosciuti i detrattori ambientali, definite le aree problema, a seconda delle esigenze e della programmazione economica, si individuerà un giusto confine corrispondente entro il quale intervenire attraverso un'analisi multicriteriale⁷ (MCDA). Nel caso di studio si procederà con un'analisi multi-attributo: alle diverse alternative sarà associato un livello di soddisfacimento degli attributi sulla base del quale si assumerà la decisione finale.

Circoscrivere con confini significa identificare oggetti, luoghi, regioni che si integrano in un sistema; altra cosa è formulare una strategia territoriale. La delimitazione di uno spazio attraverso dei confini può invece rappresentare un passo verso una strategia territoriale solo quando i confini siano tracciati per controllare lo spazio e le relazioni sociali che vi si svolgono [R.D. Sack, 1986].

Con riferimento al problema della perimetrazione, l'adozione di un approccio multicriteriale si configura non solo come percorso, presumibilmente, più efficace di altri nel consentire una comparazione fra diverse alternative, ma anche e soprattutto, come percorso attraverso il quale si agevola il processo di riconoscimento della perimetrazione che dovrà essere adottata.

L'utilizzo della MCDA, per lo sviluppo del processo decisionale, consta delle seguenti fasi [Guitouni and Martel, 1998]:

1. definizione della matrice di valutazione;
2. individuazione del criterio di valutazione;
3. assegnazione dei pesi;
4. aggregazione e calcolo dei parametri di valutazione;
5. analisi di sensitività;
6. interpretazione dei dati.

Prima di tali fasi, è opportuno scomporre l'area di studio secondo una maglia a celle quadrate attribuendo, ad ognuna di esse, tutte le variabili dedotte dalla lettura del territorio mediante l'assegnazione di due stati logici possibili 1/0 (Presente/Assente).

Per la fase di assegnazione dei pesi, che ha lo scopo di stabilire un ordine di priorità

ai vari aspetti del problema decisionale, la tecnica di assegnazione utilizzata sarà quella diretta che consiste nell'attribuire un peso, in una scala da 1 (scarsa) a 4 (molto elevata), in funzione di quanto incide il detrattore ambientale X_i sulla perdita della risorsa Y_i . I risultati dell'elaborazione saranno poi combinati con il *Landergonic Index*⁸ [Odierna et al, 2007; Buondonno et al, 2007] così da massimizzare o minimizzare i detrattori ambientali presenti relazionandoli quindi

Tale processo necessita di essere continuamente alimentato da informazioni e per questo le analisi territoriali esigono la costruzione di un modello conoscitivo unitario, operativo, versatile e sufficientemente potente che consenta di eseguire la valutazione dei fenomeni e la scelta fra le ipotesi alternative.

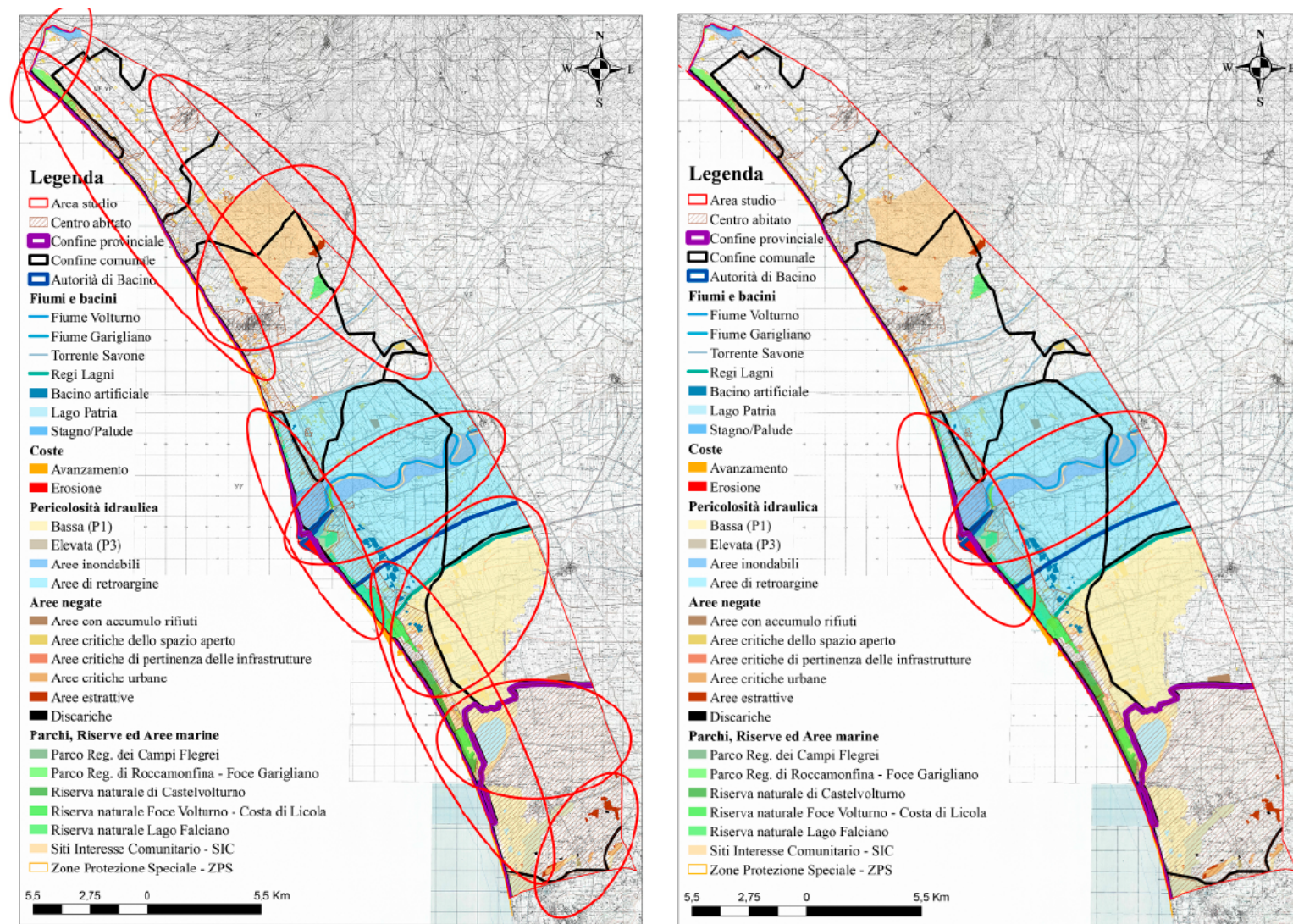
Il caso-studio

Il Litorale Domitio-Flegreo rappresenta in

territorio che ha profondamente modificato l'assetto morfologico ed il paesaggio naturale. L'aspetto che maggiormente rimarca l'instabilità del sistema costiero è l'arretramento della linea di costa a seguito di fenomeni erosivi originati dalla pressione antropica incontrollata.

La fascia costiera Domitio-Flegrea, si estende per circa 80 km, con un'area di battigia avente inclinazione di circa 15 gradi, alle spalle della quale vi è una striscia profonda

Figura 1 - A sinistra, in rosso, tutte le aree-problema individuate. A destra evidenziate le due aree-problema considerate nel presente contributo (Elaborazione propria)



alla funzionalità del suolo⁹. Il risultato dell'analisi MCDA sarà quello di generare una cartografia tematica nella quale ogni cella esprimerà il livello di preferenza accordato dall'algoritmo utilizzato. Tale analisi sarà finalizzata a supportare il decisore che si trova ad operare con valutazioni numerose e conflittuali, consentendo di ottenere una soluzione di compromesso in modo trasparente.

modo emblematico una struttura naturale complessa, basata su delicati equilibri fisici, chimici e biologici, fortemente condizionati dagli interventi antropici. Si estende, da Nord a Sud, dal fiume Garigliano fino alla Foce di Licola e da Ovest ad Est, dalla costa alla linea ferroviaria Villa Literno-Formia-Roma. Tale sistema si presenta, allo stato attuale, fortemente compromesso a causa dell'intenso sfruttamento del

40-50 m, cui seguono due cordoni dunali. Il panorama biotipico è caratterizzato da una rigogliosa macchia mediterranea, oltre la quale, a protezione dai venti delle aree bonificate nel ventennio fascista, furono messe a dimora delle pinete. La rete stradale principale è costituita dalla SS 7 quater Domitiana che costeggia il mare e prosegue verso Pozzuoli e dalla sua variante che, a partire da Lago Patria,

si innesta sulla Tangenziale per Napoli. A queste si aggiungono la SS 7 Appia che si raccorda alla SS 7 quater e la SS 430 del Garigliano. L'autostrada più prossima è l'A1 Napoli-Milano, mentre la linea ferroviaria che attraversa il territorio è la Villa Literno-Formia-Roma con la stazione di Sessa Aurunca-Roccamonfina.

Dieci comuni ricadono nell'area di studio prescelta, sette della provincia di Caserta e tre della città metropolitana di Napoli: Sessa Aurunca, Castel Volturno, Mondragone, Cellole, Pozzuoli, Giugliano in Campania, Villa Literno, Falciano del Massico, Cancellò ed Arnone e Quarto, tra cui i primi cinque si affacciano lungo la costa.

I Piani di primo livello vigenti sono sette, di cui tre generali: il Piano Territoriale Regionale (PTR), il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e il Piano Territoriale Paesistico (PTP).

Quattro quelli di settore: il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), il Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE), la perimetrazione del Piano del Parco Regionale di Roccamonfina e Foce Garigliano e del Parco Regionale dei Campi Flegrei ed il Piano Regolatore Generale-ASI (PRG-ASI). Oltre ai Piani appena descritti, il sistema di Pianificazione Territoriale nazionale prevederebbe ulteriori strumenti che, nell'area oggetto di studio, risultano assenti e/o non adottati/approvati. In particolare i Piani del Parco Regionale di Roccamonfina e Foce Garigliano e del Parco Regionale dei Campi Flegrei, i Piani di gestione delle ZSC e ZPS, i Piani Paesaggistici, il Piano Forestale Generale (PFG) ed i Piani di Assestamento Forestale (PAF). Occorre poi considerare le aree che compongono la Rete Natura 2000 costituita dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) ed i Siti di Interesse Comunitario (SIC-ZSC), che rappresentano solo alcuni degli strumenti territoriali promossi dall'Unione Europea¹⁰ attraverso i quali si garantisce la tutela di habitat e di specie di flora e di fauna minacciati e/o in pericolo di estinzione ed i Siti di Interesse Nazionale (SIN) e Regionale (SIR) individuati e perimetrati mediante Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) d'intesa con le regioni interessate con la Legge n.134/2012 e con il successivo D.M. 11 Gennaio 2013.

In tali condizioni la sovrapposizione di competenze, la concezione arcaica di una

pianificazione nella quale i divieti sono espliciti e puntuali mentre le previsioni e le prescrizioni in positivo restano allo stato di raccomandazioni o indirizzi, genera contraddizioni e conflitti; ma soprattutto rende irrinconoscibili le responsabilità: un sistema pianificatorio esasperato e l'assenza di controllo lasciano, ad esempio, paradossalmente impunito il dilagante fenomeno dell'abusivismo ambientale, urbanistico e edilizio.

L'applicazione al Litorale Domitio-Flegreo della procedura di analisi pseudo-tradizionale del *layer-cake* ha confermato innanzitutto l'ipotesi di base: all'interno della logica gerarchica, l'attuale sistema di Pianificazione determina il blocco di ogni operatività in quanto un gran numero di soggetti (enti/istituzioni) detiene la titolarità di poter porre il veto alle trasformazioni in nome delle funzioni ad essi attribuite. Applicando al caso di studio la procedura descritta nel precedente paragrafo è possibile svincolarsi dall'attuale sistema della Pianificazione e permette di ipotizzare diversi scenari (confini) che potranno garantire l'operatività e l'efficacia del piano stesso.

Dalle analisi territoriali svolte, è stato possibile individuare diverse *area-problema*. I detrattori ambientali individuati sono l'erosione costiera, le aree inondabili, il consumo di suolo, la diffusione urbana e le aree negare.

A titolo esemplificativo, al fine di esplicitare la procedura finalizzata alla definizione del *giusto confine*, saranno prese in considerazione due delle dieci *area-problema* individuate nell'area oggetto di studio [Figura 1].

L'area di studio è stata scomposta secondo una maglia costituita da celle quadrate¹¹ con lato di 500 m ed è stata compilata la matrice di valutazione mediante i due stati logici distinti 1/0 (Presente/Assente) associando successivamente, ad ognuna di queste, tutte le variabili che rientrano nella lettura del territorio.

I risultati dell'elaborazione, sono stati poi combinati con il *Landergonic Index* così da massimizzare o minimizzare i detrattori ambientali presenti in base alla funzionalità del territorio.

Il *Landergonic Index* è compreso tra 0 e 100, dove 0 rappresenta l'assenza di limitazioni e quindi la massima qualità mentre 100

rappresenta la presenza di limitazioni e pertanto la minima qualità.

Per il caso di studio in esame il valore ΣpEO è variato tra 0 e 7, mentre il valore ΣpER è risultato pari a 15.

Dalla normalizzazione della matrice di valutazione emerge che i detrattori ambientali che più incidono nell'area oggetto di studio sono i detrattori *consumo di suolo e aree inondabili*. È stato quindi possibile ipotizzare un primo confine che tenga conto della combinazione dei due. Nell'ipotesi di un intervento nelle aree interne, dall'analisi multicriteria, risulta che circa il 50% del territorio è interessato dal fenomeno delle inondazioni e della diffusione urbana. Pertanto, il *giusto confine* individuato tiene conto della combinazione dei due detrattori ambientali. La matrice di valutazione rappresenta lo strumento flessibile che può fungere da supporto al decisore nella definizione del giusto confine nel quale predisporre i diversi interventi previsti e/o finanziati.

Alcune riflessioni conclusive

L'attenzione alle questioni ambientali, nel corso degli ultimi trent'anni, ha determinato un ripensamento dello statuto disciplinare, degli obiettivi e delle tecniche della Pianificazione Urbanistica.

L'attività di pianificazione del territorio si è, infatti, sempre più relazionata alla salvaguardia e gestione dell'ambiente e sta mettendo a punto metodi, strumenti e tecniche che rendano la Pianificazione Territoriale/Urbanistica più adeguata alle esigenze (emergenze) di carattere ambientale alla cui soluzione essa è chiamata di concerto con altri saperi disciplinari. Ciò ha determinato un importante passo in avanti verso una fase non più strategica ma programmatica, capace di tradurre gli obiettivi di sostenibilità, proposti nelle diverse Conferenze Mondiali, in azioni più concrete.

In tale ottica assume una posizione di rilievo l'attività di Pianificazione in quanto capace di promuovere crescita e sviluppo evitando il consumo delle risorse non rinnovabili ed il rispetto dei tempi di riproducibilità di quelle inesauribili, passando da una Pianificazione Urbanistica ad una Pianificazione Urbanistica/Territoriale/Ambientale.

Il conseguimento degli obiettivi di

sviluppo sostenibile e la messa a punto di azioni concrete può probabilmente compiersi attraverso l'ibridazione e/o la contaminazione con una serie di discipline trasversali (tra cui anche l'ecologia) alla Pianificazione Territoriale.

Fino a qualche decennio fa la Pianificazione urbanistica rispondeva solo all'imperativo della crescita illimitata mentre oggi punta al recupero e alla riqualificazione/restauro ambientale verso uno sviluppo più equilibrato. Tuttavia, nonostante i progressi compiuti nei vari campi delle scienze, non sempre è seguito un miglioramento della qualità della vita.

Ciò accade perché, se è vero che le questioni ambientali accomunano tutte le città è altrettanto vero che, le soluzioni risultano essere estremamente diverse in quanto diversi sono i contesti territoriali e le specificità di ognuna di esse.

La letteratura di settore, non si è limitata a fornire un'impostazione teorica bensì ha permesso di codificare una serie di elementi (invarianti strutturali) indispensabili per la caratterizzazione di un territorio.

Occorre aggiungere che l'integrazione della tematica ambientale negli strumenti di governo del territorio necessita di un presupposto imprescindibile: è fondamentale poter disporre di un quadro conoscitivo, reale e quanto più completo ed esaustivo possibile, del territorio da pianificare.

La conoscenza del sito e la conseguente analisi, rappresentano, quindi, il punto di partenza per poter riconoscere le criticità.

Sulla base di tali approfondimenti, la sintesi della procedura descritta è finalizzata all'individuazione dei detrattori ambientali, come indispensabile presupposto per la definizione del giusto confine, all'interno del quale il pianificatore potrà intervenire per il perseguimento delle condizioni di sostenibilità ambientale in ambito urbano e/o territoriale.

Lo studio condotto propone una procedura di supporto alla pianificazione nell'individuazione del (giusto) confine (area-problema) funzionale alla risoluzione dei problemi dello specifico territorio in modo che possa costituire un elemento trainante, per lo sviluppo dell'area oggetto di studio.

In un'ipotesi di riforma della vigente

classificazione dei Piani, l'Ente preposto, prescindendo dai limiti amministrativi, potrebbe redigere, di volta in volta, lo strumento più adatto, mirato alla specificità dell'area-problema.

La Conferenza delle Istituzioni¹² del governo del territorio (da non confondersi con la Conferenza di servizi¹³, in Regione Campania denominata Conferenza di Pianificazione), potrebbe essere l'organo deputato a definire il cosiddetto confine variabile dell'area-problema, garantendo così la trasversalità delle competenze legislative tra Stato e Regioni.

La proposta di sostituire l'attuale sistema di pianificazione nazionale con una conferenza determinerebbe un percorso di confronto e condivisione costruttivo e una sensibile riduzione dei tempi di formazione dello strumento più adatto alla specificità dell'area-problema.

L'applicazione al Litorale Domitio-Flegreo del modello di analisi pseudo-tradizionale conferma innanzitutto l'ipotesi di base: all'interno della logica gerarchica, l'attuale sistema di Pianificazione determina il blocco di ogni operatività in quanto un gran numero di soggetti (enti/istituzioni) detiene la titolarità di poter porre il veto alle trasformazioni in nome delle funzioni ad essi attribuite.

La procedura esposta consente di svincolarsi dall'attuale sistema di Pianificazione e permette di ipotizzare, grazie all'analisi multicriteri, i possibili scenari (confini) che potranno garantire l'operatività e l'efficacia del piano stesso.

La critica che può essere mossa alla procedura esposta è relativa all'assegnazione dei punteggi che potrebbero variare rispetto alle caratteristiche territoriali.

Inoltre, nonostante l'integrazione tra i Sistemi Informativi Territoriali (SIT) ed i metodi di analisi MCDA costituisca un campo di ricerca promettente a supporto delle procedure valutative in ambito ambientale, è necessario evidenziare tra i limiti di tale approccio la scarsa disponibilità e la difficile accessibilità dei dati spaziali, la soggettività nella valutazione, la scala di applicazione del modello e la necessità di elaborazioni preliminari sui dati prima di poterli utilizzare.

Dalle considerazioni fin qui esposte, va colta la necessità di delineare un modello

di governance con l'obiettivo di innovare la pianificazione del territorio per finalità, metodi, strumenti, procedure ed esiti senza perdere di vista la complessità, la transcalarità e la multi-disciplinarietà della pianificazione. A fronte della crisi del tradizionale sistema di pianificazione, con le sue regole, metodi e determinazioni d'autorità, la procedura proposta nel presente lavoro contrappone il principio di competenza al principio di efficacia e cioè della capacità di individuare e perseguire un obiettivo (o più obiettivi) misurando opportunità e pertinenza delle azioni, ponendosi quindi in contrasto con il concetto di separazione dei compiti e delle funzioni, evitando così il blocco di ogni operabilità.

È ormai inevitabile una semplificazione del sistema-piano procedendo per unità ambientali-territoriali sovracomunali, elaborando per ciascuna di esse un solo piano e/o progetto capace di prescrivere interventi concreti di bonifica, risanamento e/o riqualificazione.

Questa ipotesi di accorciamento del processo (decisionale, temporale e dei rapporti fra soggetti e piani) del governo del territorio determinerebbe la definizione di nuove politiche di sviluppo locale, una maggiore efficienza amministrativa e pertanto anche una maggior competitività in ambito internazionale.

La proposta di un confine variabile e conseguentemente il superamento dell'assetto istituzional-territoriale dei Comuni, delle Città metropolitane e delle (ex) Province evidenzia l'utilità di un nuovo modo di pianificare il territorio.

La fatica di Sisifo di trasporre al livello locale, per comuni dal peso evanescente, i contenuti di un Piano sovraordinato dettagliatissimo ma scarsamente operativo, è ormai diventata un esercizio tanto burocratico-formale quanto vano.

Nel campo della pianificazione la ricerca di base è inutile senza quella applicata.

Quest'ultima si fa sperimentando nuove forme di piano, le quali però devono essere recepite dalle diverse istituzioni che spesso, purtroppo, non sono disposte ad accoglierle, con ripercussioni anche e proprio sulla ricerca stessa.

È pertanto ipotizzabile che un possibile avanzamento della ricerca in questa direzione sia quello di individuare Enti/

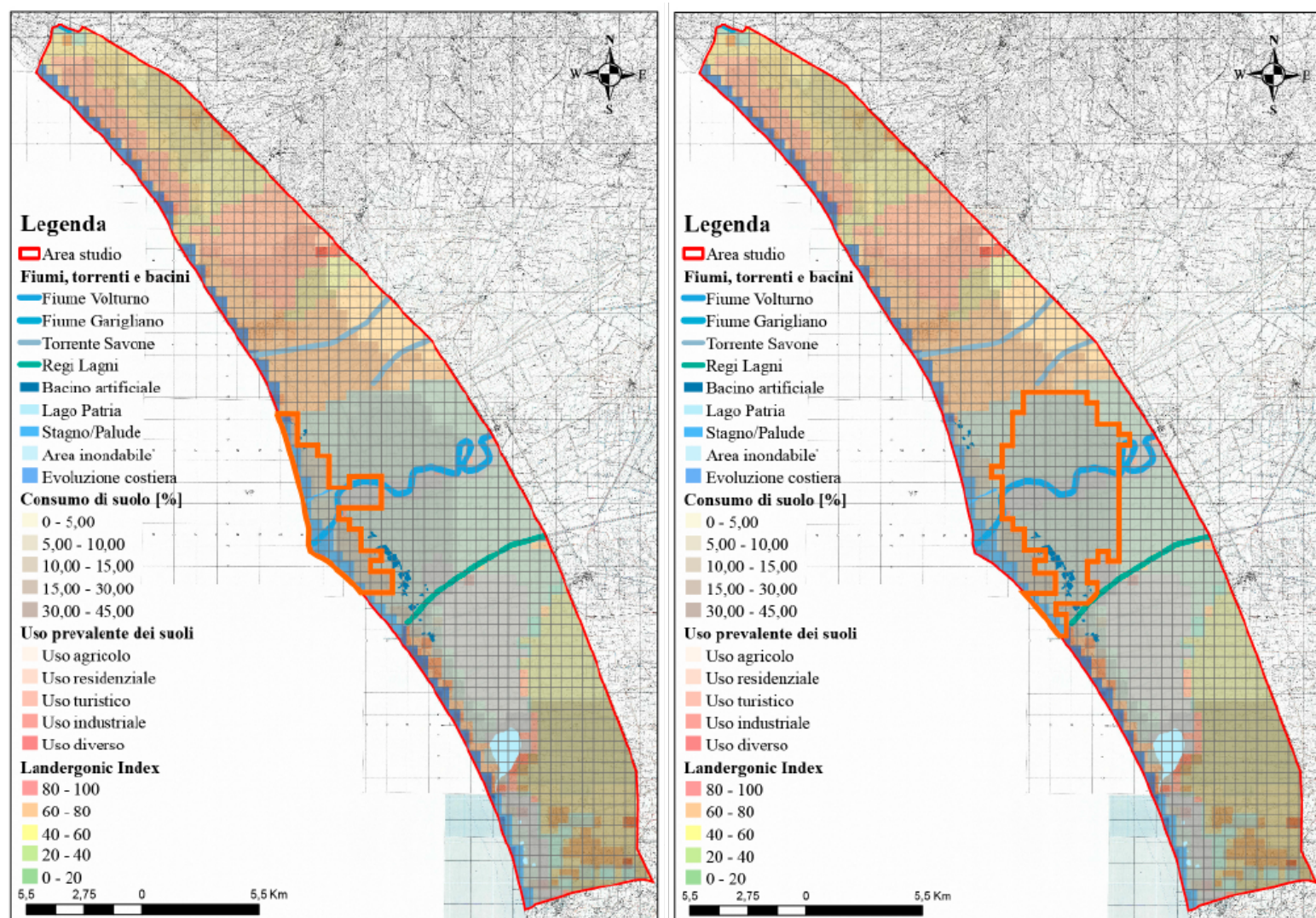


Figura 2 - A sinistra ipotesi di confine. Scenario: Consumo di suolo/ Aree inondabili. A destra ipotesi di confine. Scenario: Diffusione urbana/ Aree inondabili. Maglia 500x500 (Elaborazione propria)

istituzioni disposti/e a collaborare fattivamente e magari sperimentare la procedura di supporto alla pianificazione proposta nel paragrafo precedente.

L'approccio proposto risulta essere particolarmente adatto ad interagire anche con la nuova programmazione dei Fondi europei 2014-2020.

La politica di Coesione rappresenta una delle 13 politiche settoriali, finalizzate a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale contribuendo così ad una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva dei Paesi membri.

I perni della politica di Coesione sono la concentrazione tematica, le condizionalità ex-ante, il rafforzamento della coesione territoriale e la semplificazione delle procedure.

In particolare i programmi dovranno concentrare le risorse su una quantità limitata di obiettivi tematici, con specifico risalto

al ruolo delle città, delle aree geografiche funzionali ed a quelle che affrontano problemi geografici o demografici al fine di garantire che sussistano le condizioni quadro (programmatiche, regolatorie, di pianificazione e operative) necessarie ad assicurare l'efficacia degli investimenti, il tutto attraverso procedure semplificate, più trasparenti ed informatizzate.

Per l'assegnazione dei Fondi 2007-2013, si è assistito purtroppo alla (triste) procedura di restituzione che le Pubbliche Amministrazioni sono state obbligate a mettere in atto per non aver speso le somme assegnate.

Oltre all'incapacità delle stesse di gestire tali fondi, occorre però evidenziare la totale assenza o l'eccessiva rigidità degli strumenti di programmazione economico-territoriali, particolarmente laboriosi, complessi e soprattutto in ritardo rispetto alle reali esigenze del territorio. La reinterpretazione

del modello di Pianificazione del Territorio, proposta nel presente lavoro, può pertanto contribuire a superare la logica del confine precostituito svincolando le Amministrazioni Pubbliche dall'attuale sistema della Pianificazione Territoriale, rigido, complesso e vetusto.

Attribuzioni

All'interno del presente contributo, frutto di elaborazione comune degli autori, sono individuabili apporti personali secondo quanto di seguito specificato: *La procedura: l'area-problema e il giusto confine* (Salvatore Losco), *Il caso-studio* (Luigi Macchia), e *Introduzione e Alcune riflessioni conclusive* (elaborazione comune).

1. Layer-cake: procedura di analisi che permette di mappare il territorio attraverso una serie di livelli separati che, una volta sovrapposti, consentono di semplificare lo studio del sito in oggetto.
2. Sieve-mapping: processo di mappatura per strati, finalizzato a produrre una rappresentazione cartografica delle aree con l'obiettivo di evidenziare il potenziale di un determinato insediamento.
3. Un territorio geografico omogeneo in cui dovrebbero essere predominanti le regole dettate dalla natura e non le leggi che l'uomo avrebbe definito artificialmente. Il governo della natura, così Kirkpatrick Sale ha definito il più profondo significato di bioregionalismo. Il termine bioregione viene dalla parola greca bios (vita) e da quella latina regere (reggere o governare)
4.opere che rappresentano fedelmente il linguaggio del loro tempo. Accezione utilizzata in: De Fusco R. (1974), Storia dell'architettura contemporanea, Laterza, Roma-Bari, pag. VII.
5.opere che derogano dal precedente codice ponendosi come modello per la produzione successiva. Accezione utilizzata in: De Fusco R, ivi.
6. Tira M. (2014), Verso un territorio a geometria variabile in: Ingenio n. 19/2014, http://www.ingenio-web.it/Articolo/1538/Verso_un_territorio_a_geometria_variabile.html
7. L'analisi multicriterio per scopo decisionale (Multi Criteria Decision Analysis, MCDA) è una disciplina orientata a supportare il decisore qualora si trovi a operare con valutazioni numerose e conflittuali, consentendo di ottenere una soluzione di compromesso in modo trasparente. Esistono vari metodi per l'analisi multicriterio (Figueira, 2005) e l'MCDA viene ormai utilizzata in vari campi applicativi, quali finanza, pianificazione, telecomunicazioni, ecologia ecc. In linea di massima, l'MCDA viene utilizzata in tutti quei domini in cui non è possibile applicare direttamente un metodo di ottimizzazione, essendo presenti numerosi criteri di decisione. Alcuni dei metodi MCDA più utilizzati sono: Analytical Hierarchy Process (AHP), Multi-Attribute Global Inference of Quality (MAGIQ), Goal Programming, ELECTRE (Outranking), PROMETHÉE (Outranking), Data Envelopment Analysis, The Evidential Reasoning Approach, Dominance-based Rough Set Approach (DRSA), Aggregated Indices Randomization Method (AIRM).
8. Il Landergonic Index rappresenta un indice sintetico, utile alla stima qualitativa dei suoli, elaborato sulla base dell'ultima approssimazione del Fertility Capability Classification System (FCCS) [Sanchez et al., 2003] che considera le caratteristiche del territorio non in termini assoluti bensì in termini di limitazioni, valutando di volta in volta ciascuna di esse in base allo specifico indirizzo d'uso. Il procedimento di

valutazione avviene attraverso la definizione:

- di un areale geografico;
- delle proprietà fisiche, dell'uso del suolo e della copertura vegetale;
- degli indici normalizzati sulla base delle forme di utilizzazione individuate. Al termine di tale processo, seguono le fasi di valutazione, calibrazione e presentazione dei risultati. Il Landergonic Index è espresso dalla formula:

$$PI_{\alpha} = \left[1 - \frac{(\sum p_{\epsilon O})}{(\sum p_{\epsilon R})} \right] \times 100$$

dove:

- p rappresenta il peso convenzionale attribuito alla limitazione;
- ϵ rappresenta la limitazione;
- O rappresenta il riferimento alle limitazioni misurate in una determinata stazione;
- R rappresenta il peso massimo complessivo dell'insieme delle limitazioni potenzialmente misurabili sul territorio. Esso serve a sintetizzare e pesare tutti i fattori di limitazione, facilitando la loro rappresentazione cartografica mediante un unico parametro complesso. La selezione dei parametri da utilizzare nella sperimentazione viene effettuata secondo un criterio discriminante di doppio vaglio a cascata. Il primo vaglio esclude tutti quei parametri che sono inequivocabilmente incompatibili con le caratteristiche geomorfologiche e pedoclimatiche del territorio in esame, nonché con le proprietà chimiche, chimico-fisiche e fisico-meccaniche. La prima vagliatura consente, pertanto, di rimuovere i termini incompatibili raccogliendo, nel secondo vaglio, quelli potenzialmente osservabili nel territorio. Infine con il secondo vaglio si lasciano filtrare solo quelli per i quali è possibile disporre di misure o valutazioni dirette.
- 9. Suolo: corpo naturale, presente sulla superficie della terra, formato da materiali solidi (minerali e materia organica), liquidi e gas [Soil Taxonomy, 1999].
- 10. Su questo aspetto è possibile consultare: Janin Rivolin U. (2004), European Spatial Planning. La governance territoriale comunitaria e le innovazioni dell'urbanistica, FrancoAngeli, Milano. (2016) Governo del territorio e pianificazione spaziale in Europa, Utet Università, Torino.
- 11. La scelta di scomporre l'area di studio secondo una maglia costituita da celle quadrate con lato di 500 m è legata all'accuratezza dei dati disponibili e alla conseguente scelta della scala di rappresentazione.
- 12. Introduzione di Carlo Alberto Barbieri alla Sessione II intitolata Quale forma di piano e i nuovi compiti della pianificazione. XXVIII Congresso Nazionale INU, Salerno. 24-26 Ottobre 2013.
- 13. Conferenza di servizi: istituto di semplificazione dell'attività della pubblica amministrazione disciplinato dalla

Legge n. 241/1990. Lo scopo è quello di facilitare l'acquisizione di atti, da parte della pubblica amministrazione, mediante la convocazione di apposite riunioni collegiali finalizzate all'emissione di un provvedimento amministrativo.

References

- Aa.Vv. (1991), Le dimensioni ambientali della pianificazione urbana (a cura di G. Maciocco), Franco Angeli, Milano.
- Aa.Vv. (2007), Sustainable Development: An Introduction, Centre for Environment Education, Gujarat, India.
- Aa.Vv. (2013), Eco-Cities. A Planning Guide, Taylor & Francis Group, Boca Raton, FL.
- Castrignanò A., Buondonno A., Odierna P., Fiorentino C., Coppola E. (2009), Uncertainty assessment of a soil quality index using geostatistics, *Environmetrics*, 20:298-311. ISSN: 1180-4009. DOI: 10.1002/env.930.
- Babalis D. (2007), *Ecopolis*, Alinea, Firenze.
- Buondonno A., Odierna P., Capra G., Coppola E., Vacca S. (2011), Affinamento di un indice per la valutazione della funzionalità dei suoli: l'indice pedoergonico, *Atti del Workshop "La percezione del Suolo"*, Edizioni Le Pensur, Brienza (Pz), 141-145.
- Colombo L., Losco S., Pacella C. (a cura di) (2008), *La Valutazione Ambientale nei piani e nei progetti*, Edizioni Le Pensur, Brienza (Pz).
- Davoudi S., Crawford J., Mehmood A. (2009), *Planning for climate change. Strategies for mitigation and adaptation*, Earthscan, London.
- De Matteis A. (2001), *Analisi multicriteri e valutazione per la pianificazione territoriale*, Cucc Editrice.
- Diappi L. (2000), *Sostenibilità urbana: dai principi ai metodi di analisi*, Paravia, Torino.
- Drooge P. (2006), *Renewable City*, Wiley academy, Chichester, (W Sussex UK).
- Duany A., Roberts P., Talen E. (2014), *A General Theory of Urbanism*, Centre for Policy Studies.
- Duany A., Sorlien S., Wright W. (2009), *SmartCode-v9.2*. New Urban, Publications inc.
- Farr D. (2008) *Sustainable Urbanism: Urban design with nature*, John Wiley and Sons Ltd, Hoboken.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997) (a cura di), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli, Milano.
- Gaeta L., Janin Rivolin U., Mazza L. (2013), *Governo del territorio e pianificazione spaziale*, CittàStudi Edizioni, Novara.
- Higuera García E. (2009), *El reto de la ciudad habitable y sostenible*, Ed. DAPP.
- Kriken J. L., Enquist P., Rapaport R. (2010), *City Building. Nine Planning Principles for the Twenty-First Century*, Princeton Architectural Press, New York.
- Lehmann S. (2010), *The principles of green urbanism. Transforming the city for sustainability*, Earthscan, London.
- Naumann S., Davis M., Kaphengst T., Pieterse M., Rayment M. (2011) *Design, implementation and cost elements of Green Infrastructure projects*, Ecologic institute and GHK Consulting, Lussemburgo.
- Odierna P., Guida L., Buondonno C., Coppola E., Sanchez Sosa R., Rinaldi M., Castrignanò A., Buondonno A. (2007), Affinamento di un indice per la valutazione della qualità del suolo nel bacino idrografico Asa-Picentino-Tuscano - *Atti Conv. Naz. S.I.S.S. "Suolo, ambiente e paesaggio"*, Imola, 27-30 giugno 2006, Gessa C., Lorito S., Vianello G., Vittori Antisari L. (a cura di), 212-219.
- Pileri P. (2002), *Interpretare l'ambiente*, Alinea Editrice, Milano.
- Piroddi E. (1999), *Le nuove forme del piano*, Franco Angeli, Milano.
- Reho M. (2000), *Valutazione e decisione per uno sviluppo sostenibile*, Franco Angeli, Milano.
- Thwaites K., Porta S., Romice O., Greaves M. (2007), *Urban sustainability through environmental design*, Routledge, New York.
- Tira M. (2014), Verso un territorio a geometria variabile in: *Ingenio* n. 19/2014, http://www.ingenio-web.it/Articolo/1538/Verso_un_territorio_a_geometria_variabile.html
- Yeang K. (2009), *EcoMasterplanning*, John Wiley and Sons Ltd, London.

Dissonances: The diffusion of the total suburbanization and the proliferation of the boundaries in the contemporary city

Nicolas Mitzalis

Abstract

The New Urban Agenda (2016) shows clearly that the process of urbanization is occurring globally in a growing rate even with a different pace across the various regions. In combination with the massive forced migration, terrorism and the prolonged capital crisis of the last years began to mutate the shape of the contemporary city. The diffusion of the holistic suburbanization as a reaction to the above is a phenomenon not only for the global or mega cities but even for the rising middle ones that characterize the whole route of urbanization. Spectorsky's exurbanities are mingled with slum-cities, gated and abandoned communities or urban spaces in an endless, borderless and rapidly alternate urban territory with uncertain characteristics. All these urban nuclei are surrounded by strong ideological and physical barriers in order to force those who live in them to stay in this tempestuous sea of inequality. This fact reveals the clear separation between included and excluded, the two reservoirs of the revolution as Bonanno was saying.

The assumption of the facts is known that depends from the optical view from which we are looking at them, videlicet with our political/ideological baseline that gives essentially the meaning. The latter is foundational for the structure and the answer of our ontological question which is, in the present paper, the future course and evolution of the city. I will try to challenge the conventional understanding of urbanization throughout the anarchist approach of Alfredo Maria Bonanno, not so much as a theoretical edifice but as a methodology of action and of assumption of the events against the capitalistic logic that positions the profit and the inequality as the "summum bonum" of its ethic.

This approach afloat anorthodoxically with David Harvey's and Lefebvrian neo-marxistic production of space and that because even

on the one hand is in line with the social relationships of production where power controls and regulates the representations of space, on the other hand disassociates with the approach that claims it is impossible to change the world if you don't change your ideas (Harvey). Bonanno's strong belief is that it is impossible to change the world and consequently rid of the power if you don't change your way of acting. Under this optic we can say that Foucault's proposition for a conceptual system of power that evade from persons, groups, operators or gender and penetrates the whole social pattern, indicating in that way a network of relations for the omnipresent power relations, goes with Bonanno's proposition for immediate destruction of this network. The historic experience shows that Sandercock's just city (Sandercock, 1997) where difference is treated with respect and social inclusiveness and diffused social justice cannot be achieved with the present terms of planning which is a useful tool in the hands of power (La Cecla, 2008, 2015; Dear, 1986, 1989).

The creation of dissonances to the "normality" of the city, to the ways that operates and to the connoted power relations that define it, constitute practically a hurdle to the neo-capitalistic model of dominion. The latter is characterized by the establishment of a unified global block of power in which the direction/executive role is assumed by a dominant coalition of powerful states (the so called Atlantic axis) while the legislative role by a cluster of worldwide organisms (IMF, WB, WTO, etc). Into the same frame is evolving a gradual osmosis, primarily of the state power with the big companies (multinational enterprises and financial institutions), and secondarily of the traditional competent of the police and the army (of course with the analogical readjustments of the international legal frame) (Terzakis, 2017, 2009).

In other words, with the globalization of the neoliberal ideology of which consolidated practice is a methodical incitation to borrowing and overcharging, in governmental as in and personal level, that leads social groups and persons in a situation of hostage with further consequence an unconceivable level of intensification of labor and a beaurocratic control of people's lives and the transmutation literally of the society and the city into an invisible concentration

camp with multiple and increasing borders. Returning to the dissonances, they don't function only as resistance to the global Capital's dystopia and to the neo-liberal dogma of T.I.N.A. (There Is No Alternative) in politics and in planning but even as a pretext for the opening (Harvey, 2000) of roads for the imagination of possible dynamic and dialectic utopian -and, careful, not atopian- alternatives in the process of becoming.

The disappearance of cities

City throughout its history of urbanism, planning and making, has experienced profound mutations in structure and form. Of course when Ilka and Andreas Ruby were suggesting that at the start of the 21st century the term urban no longer exists (Ruby, 2008:10-13), wanted to underline that nowadays the urban condition is so diverse from the past years that has no sense on using it with past terms. This doesn't mean that planning, the shaping of the urban, has lost its power as Rem Koolhaas was claiming back in the mid '90s for the urbanism (Koolhaas, 1995:959-71). The proof is out of the hotel's window where Franco La Cecla was staying in one of his journeys to a metropolis trying to recover from the jet lag: The view was the same and he couldn't tell in which city he was (La Cecla, 2008).

In the era of the generic city the city-ness, the disappearance of the cities, of topos (Amoros, 2008:40) through the homogenization of architecture and of culture and the omnipresence of barriers (visible or invisible) show how the neo-liberalist domination uses effectively one of his tools: planning. The last, rejecting functional zoning (plan of Ile de France 1994, plan of Amsterdam 1996) recomposed a new idea of city readjusting itself with the caprice of competitiveness (festivalization, mega events, theatrical spaces, thematic parks) and the fragmentation of the events and the changes that they induct (9/11, capitalistic crisis of 2007/8, technological revolution, globalization) aiming to provoke an intentional loss of the sense of place and of the collectiveness.

The new World Cities Report states that urbanization is still occurring throughout the world, In 2016, 1.7 billion people—23% of the world's population—lived in a city with at least 1 million inhabitants and by 2030, a projected 27% of people worldwide will be concentrated in cities with at least

1 million inhabitants (The World's Cities in 2016:p.3). In general for the next 15 years the population in all city size classes is projected to increase, while the rural population is projected to decline slightly. By 2050, the world's urban population is expected to nearly double, making urbanization one of the twenty-first century's most transformative trends (New Urban Agenda, 2017:2). Of course this process has different rates across the different regions. Asia for example leads the way as the world's most rapidly urbanizing region, while Europe saw cities growing the least.

The official data reveals the persistence of poverty, the growing inequalities in pace with social and economic exclusion and spatial segregation often an irrefutable and almost an accepted reality in cities and human settlements (New Urban Agenda, 2017:3).

There continue to be consistent forced immigration movements between regions, often from low- and middle-income countries toward high-income countries due to war, natural disasters or economic reasons. Over 50 million are the displaced persons worldwide (Raredon, 2013) while the volume of the net inflow of migrants to high-income countries in 2010-2015 (3.2 million per year) (The World Population Prospects, 2017) is not indifferent with the continued growth of the slums and the informal settlements at the same time with a decentralization that continues to grow after a post-recession slowdown (Kolko, 2016).

Contemporary suburbia is showing signs of change and adaptation (Frey, 2011; Singer, Hardwick, Brettell, eds., 2008). Some suburbs have been transformed into ethnoburbs that support the values and needs of new immigrants, some others become transnational suburbs while the temporality of many settlements like the ones that are formed to the major Greek cities are combined with dispersed ones and with the persistence of long-term humanitarian settlements like the ones that are spread to the Greek islands of Eastern Aegean sea. The last are not Instant cities but new concentration camps or ghettos with controlled access and exit, far away from the official "eyes" of the nearby cities.

The formation of the heterotopias (Agier, 2011; Foucault, 1984) of Calais in France, Zaatari in Giordan, Kilis in Turkey, Skra in Georgia, is shaping the crystal frontiers

(Fuentes, 2009: 181, 186) that separates the reality of the "excessed", from power, immigrants from the one of the existing cities and at the same time coexist with the internal heterotopias of quarters like Canonica Sarpi of Milano, Pre of Genova, Kreuzberg of Berlin, Amadora of Lisboa, Clichy-sous-Bois of Paris. Europe suffice hypocritically to a compulsory care, foment the informal economy (Portes, Castells, Benton, 1989) of profiteering that is correlated with and at the same time transform its internal borderlines into frontiers, with the meaning of Fabietti (Fabietti, 1998:104-105), where the former constitute the point of contact/union of different societies while the latter their point of separation.

New borders

The borders thus are re-modified from power, are multiplied and principally are adapted to the "Metropolitan Archipelago" of the contemporary geographic mutations. The city like its suburbs is evolving without limits and pianification engulfing organized, spatial and hyper-planned (Pranlas-Descours, 2002) fragments-"islets" following the logic of neoliberalism towards a strategic re-territorialization of space for the convenience of markets. These urban islets that constitute the contemporary restless mosaic of urban realms, galaxies or clusters, educe the matter of excluded and the included, a concept already developed years ago (Arrighi, 2009; Gargiuollo, Silver, 1999; Bonanno 1988) who is referring to those privileged ones that even in the middle of the global crisis remain suffocating on privileged, fortified urban islands enjoying rights and services using their parasitical position to the neocapitalistic system of production (casinocapitalism).

This is the principle of separateness -where wealth, amenities, services and connectivity constitute the one side while neglection, impoverishment and deprivation the other -that assumes that social groups should live, produce and especially consume, in homogeneous enclaves physically isolated from the excluded. The rest, the excluded, those who are repulsed spatially and institutionally are collocated in the margins, they experience a crisis that they didn't provoked and they constitute the greatest fear of the former like in the interesting film of Cronenberg, *Cosmopolis* (2012). Of course both are constrained to live in the artificial happiness of capital.

This total suburbanization of the contemporary city-region that practically dissolves it in an endless territory follows the neoliberal vision of the revanchist urbanism governed by the logic of exclusion, intolerance and fear (Dear & Flusty, 1998; Davis, 1990, 1992; Harvey, 1990; Merrifield, Swyngedouw, 1997; Smith, 2008; Webster, Glasze, Frantz, 2002; Murray, 2017).

The photographs of the deserted European cities, of Paris and Brussels, after the first terrorist attack of Islamic State and the connoted statal directions to the citizens, that similitude to military law, beyond the awakening of the citizen's conscience who is called to reflect the source and the cause of these painful acts, are a picture from the future.

Terrorism together with the natural disaster as a pretext and tool for the shaping of a nightmarish urbanity, based on the administration of fear, is imprinted in the seventh art by films like "Alphaville", (1965), "Judge Dredd" (1995) "Blade Runner" (1982), and even in the ninth art by works like: "La Ville qui n'existait pas", (1977), "La Foire aux immortels", (1980), etc. offering simulations of a probable disturbing future. In all these scenarios the common and omnipresent element is the notion of the fence or the barrier. Nowadays the newly risen fences and those who are under construction in Bulgary, France (Calais), Skopje, Ukraine and Estonia borders with Russia and elsewhere (like the new fence on the Mexican borders with the USA) with the purpose of the containment of the immigrant flows in combination with the emergency measures on the urban environment like the development of thousands soldiers in Rome, curfews in Brussels and Paris, closure of big stores, museums, cinemas, armed guarding of hotels and surveillance of central avenues and even the stigmatization specific quarters like Molenbeek or the Parisian banlieue as terrorist dens, shows an austereness of the norma of the social relations and a drift of the political correct to a culture of immanence.

As Marc Auge was writing (Auge, 2008:18), traumatic -for the state- facts activate "teleturgies of emergency" that constitute an attempt to eliminate (from the consciousness) or to obvert -through rejection- the fact itself. Agamben, uses respectively the term "State of Exception", common to the German theory as much as the term "State of Siege"

for the Italian and French theory, in order to describe this particular form of special Law that permits the enacting of emergency measures of delimitation the constitutional rights in order to defend the democratic constitution! Rossiter (Rossiter, 1948:5) had underlined certainly that the state of exception from the time that is enacted automatically suggests a paradigm of governance with the government to increase its rights and reduce those of its citizens.

However at the same time with social relations the city changes together with the architecture. Not only for the local "dangerous" social groups as Mike Davis was describing for Los Angeles (Davis, 1990) but even for those who are expected to enter to it. The anti-terrorist instructions of RIBA in 2010 and those of the USA that followed 11/9, advising for specific dimensions on windows, specific overlaying to the glasses, creation in every store or office building of safety rooms at least 0,66m² per person, specific distance of the buildings from the street, etc. We are not so far from a generalized application of the "orthopedic mechanization" (Amoros, 2013:17) and the total antiterrorist mutation of the city like Israel suggests: consecutive check points not only for the public transport but even to public buildings and to those of touristic interest, guard booths for the "dangerous" quarters (as Exarcheia in Athens) permanent policing, special shaping of the public spaces, etc.

What can be done against this system of exploitation, segregation and dehumanization of the city? Bonanno responds that the rupture of the system and of the power relations is an alternative that opens the road to equity and to freedom. The creation of dissonances, of insurrectional practices against social control that impose the prison, the factory, the family, the syndicate, the architecture, are useful negations like the squatted buildings that become social centers (see Italy and Greece) or the residual urban sites that are occupied and converted into new uses by citizens and communities (Hou, 2010:7) even the various minor activism like the colorful protests in public space, the installing of benches in empty public space or the civil disruption that the cyclists, reclaiming the streets, occur. The engrafting of the urban space with autonomy, with places of resistance and hope is the first pass for the revo-

lution of the obvious. The most important is not to transcend these new conditions but to fight them suffice it to say that people must afraid less to live than to die.



Figure 1— Johnny Miller- Kya Sands, Unequal

References

- Agier, M. (2011), *From Refuge the Ghetto Is Born: Contemporary Figures of Heterotopias*, Cambridge: Polity Press
- Amoros, M. (2013), *The totalitarian city*, Eleftheriaki Kouloura editions
- Arrighi, G. (2009), *Adam Smith in Beijing*, London Verso
- Auge, M. (2008), *Where the future is lost?*, Athens: Polytropon
- Bonanno, A. (1988) *From riot to insurrection*, Elephant Editions
- La Cecla, Fr. (2008), *Contro l'architettura*, Bollati Boringhieri
- La Cecla, Fr. (2015), *Contro l'urbanistica*, Einaudi
- Davis, M. (1992), *Beyond Blade Runner: Urban Control*, The Ecology of Fear, Open Magazine Pamphlet Series
- Davis, M. (1990), *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, Verso
- Dear, M. (1986), "Postmodernism and planning", *Environment and Planning D: Society and Space*, 4, pp.367-84
- Dear, M. (1989), "Survey 16: Privatization and the rhetoric of planning practice", *Environment and Planning D: Society and Space*, 7, pp.449-62
- Dear, M., Flusty, S. (1998) "Postmodern Urbanism", *Annals of the Association of American Geographers*, 88.1, pp.50-72
- Fabietti U. (1998), *L'identità etnica*, Carocci
- Foucault, M. (1984), 'Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias', *Architecture / Mouvement / Continuïte*, <http://web.mit.edu/allanmc/www/foucault1.pdf>
- Frey, W. H. (2011), *Melting Pot Cities and Suburbs: Racial and Ethnic Change in Metro America in the 2000s*, Brookings Institution State of Metropolitan America series 30
- Fuentes, C. (2009), *The crystal frontier*, Kastaniotis
- Gargiuollo, E., Silver B.J., (1999), *Chaos and Governance in the Modern World System*, University of Minnesota Press
- Harvey, D. (1990), *The condition of postmodernity*, Blackwell
- Harvey, D. (2000), *Megacities Lecture 4: Possible Urban Worlds*, Megacities Foundation, <http://www.kas.de/upload/dokumente/megacities/MegacitiesLecture4Worlds.pdf>
- Hou, J. (2010), *Insurgent Public Space. Guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities*, Routledge
- Koolhaas R. (1995), 'Whatever happened to urbanism?' In: Koolhaas, R. S,M,L,XL, New York, Monacelli, pp.959-71
- Kolko, J. (2016), "2015 U.S. Population Winners: The Suburbs and the Sunbelt", Atlantic CityLab, <https://www.citylab.com/equity/2016/03/2015-us-population-winners-the-suburbs-and-the-sunbelt/475251/>
- Merrifield, A., Swynedouw, E., eds. (1997), *The Urbanization of Injustice*. New York: New York University Press
- Murray, M. J. (2017), *The Urbanism of Exception. The Dynamics of Global City Building in the Twenty-First Century*, NY: Cambridge University Press
- New Urban Agenda, 2017, UN, A/RES/71/256*
- Portes, A., Castells, M., Benton, L., (1989), *The informal economy*, Johns Hopkins University Press, Baltimore
- Pranas-Descours, J.-P. eds, (2002), *Territoires Partages – L'Archipel Metropolitain*, Pavillion de l'Arsenal – Centre d'information, de documentation et d'exposition d'urbanisme et d'architecture de la ville de Paris, Paris
- Raredon, A.B. (2013), *Instant City: Humanitarian Settlement as a New Urban Form*, retrieved: affordablehousinginstitute.org
- Rossiter, C.L. (1948), *Constitutional Dictatorship. Crisis Government in the modern democracies*, New York: Harcourt Brace
- Ruby, I. & A. (2008), "Forward" in Ilka and Andreas Ruby eds., *Urban Transformations*, Berlin: Ruby Press, pp. 10-13
- Singer, A., Hardwick, S. W., Brettell, C. B., eds., (2008), *Twenty-First Century Gateways: Immigrant Incorporation in Suburban America*, Washington, D.C.: Brookings Institution Press
- Sandercock, L. (1997), *Towards Cosmopolis*, New York: John Wiley
- Smith, S. (2008), *Fear: Critical geopolitics and everyday life*, Routledge
- Terzakis F., (2017), *The emersion of the image of financial capitalism*, Asyneheia editions
- Terzakis, F. (2009), *Crisis and ideologies on the dawn of 21st century*, Futura
- The World's Cities in 2016 /United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2016),
- The World's Cities in 2016 – Data Booklet (ST/ESA/ SER.A/392)
- The World Population Prospects: The 2017 Revision, UN Department of Economic and Social Affairs
- Webster, Ch., Glasze, G., Frantz, K. (2002), "The Global Spread of Gated Communities", *Environment and Planning*, vol.29, pp.315-320

Culture in movimento e progetti dell'abitare solidale

Valeria Monno, Silvia Serreli

Abstract

Quali modalità di azione possono contribuire a risignificare alcuni degli elementi costitutivi dell'abitare quali la convivialità urbana, il senso di appartenenza, la qualità dello spazio fisico, la capacità della città di riconfigurarsi nel cambiamento, in contesti urbani continuamente attraversati da nuove domande di trasformazione culturale? L'esperienza maturata finora mostra la necessità di sviluppare progetti che coinvolgano altri codici rispetto a quelli elaborati per le città consolidate e per le popolazioni radicate. Alcune progettazioni sperimentali di spazi di contatto tra popolazione locale e migranti avviate in Sardegna sulla base del concetto di *culture in movimento* sembrano offrire una strada per muoversi efficacemente in questa direzione.

Spazi di sospensione

L'arrivo sempre più consistente di migranti in piccoli e grandi centri urbani fa emergere conflitti e potenziali convivenze tra le spazialità delle nuove popolazioni e di quelle radicate (Ambrosini 2015). In genere, però, i conflitti restano irrisolti e l'abitare delle nuove popolazioni migranti si concentra da un lato nei campi di accoglienza, nel caso dei migranti in transito, dall'altra in luoghi marginali rispetto agli interessi dominanti di sviluppo urbano per coloro che decidono di restare. E, però, nei contesti in cui irrompe la presenza dei migranti si creano situazioni di rifiuto o paura che riflettono il disorientamento degli abitanti, l'inadeguatezza delle politiche esistenti e la fragilità delle istituzioni. Le possibilità di convivenza restano allora occasionali e temporanee, quasi non le si potesse tradurre in una forma insediativa alternativa capace di mobilitare solidarietà permanenti.

L'assenza di progetti dell'abitare solidale sin dall'arrivo dei migranti genera molti rischi. Da un lato, vi è il rischio di continuare ad alimentare le grandi banlieue o lo sviluppo di sistemi di enclave nei centri dominanti dell'economia globale, che hanno per i

migranti una attrattività legata soprattutto alla produzione delle occasioni di lavoro. Pur di abitare in queste città i nuovi potenziali cittadini trovano una localizzazione spontanea nelle aree dell'abbandono e della dismissione dei sistemi produttivi diventati obsoleti, spazi privilegiati per le diverse forme dell'illegalità (Grassi-Giuffrè 2013). Dall'altro lato la riproposizione dell'accoglienza dei "campi" dove nascono idee di urbanità prive di regole. Nell'isolamento del campo, anche quando trova localizzazione all'interno dei centri urbani, la città continua a contrarsi generando nuove periferie e alimentando la sua insicurezza e necessità di controllo. Banlieu o arcipelaghi di esclusione, assieme ai centri di accoglienza possono diventare spazi di eccezione (Agamben 1995), o security zone in cui i diritti delle persone "alloggiate" si trasformano in restrizioni, per attuare i dispositivi politici di volontaria disconnessione (Petti 2007). Nonostante la presenza di configurazioni urbane molto differenti l'ospitalità dei migranti nelle due situazioni trova spazio laddove la città si è contratta, in spazi non più funzionali alle dinamiche organizzative dell'insediamento (spazi della dismissione industriale e produttiva, strutture pubbliche abbandonate, strutture di servizio obsolete e non più funzionali, strutture in condizioni critiche da un punto di vista economico che si reinventano). Come sostiene Bernardo Secchi (2007) si tratta di "un preciso disegno spaziale dettato dal 'paradigma della sicurezza e del controllo, riconosciuto in vari contesti apparentemente molto distanti". L'abitare in queste situazioni si esprime come spazi in sospensione, forme di controllo spaziale e sociale che si riaffermano quando il legame territorio-stato-popolazione entra in crisi sotto l'azione disgregatrice delle migrazioni, dell'economia, della comunicazione globale (Petti 2007). Forme dell'abitare transitorio per far fronte a situazioni straordinarie che si trasformano in forme permanenti senza programma. In questo particolare contesto di riconfigurazione della città che pervade così tante dimensioni dell'abitare, che vanno da quella individuale a quello sociale, le risposte politiche ai problemi sollevati dalle migrazioni e -in particolare quelli dall'accoglienza- che attraversano la città appaiono deboli se non addirittura non

adeguate a rispondere ai cambiamenti di cui si è appena parlato. Esse non riescono più infatti a confrontarsi con idisorientamento e spaesamento, con precarietà e instabilità quali dimensioni "connaturate all'abitare contemporaneo" (Pezzoni, 2013). Soprattutto i codici di progettazione dello spazio urbano anche quelli maturati con le esperienze multi e inter-culturali non sembrano più in grado di captare e orientare un modo di relazionarsi ancora largamente sconosciuto con la città e che coinvolge, seppure con intensità e modalità diverse, tutti i suoi abitanti. Invece di considerare la presenza di migranti come una dimensione strutturale dell'abitare che richiede oggi un urgente e necessario ripensamento sia relativo alle forme dell'abitare contemporaneo (Monno, 1999) sia al ruolo e agli approcci di progettuali consolidati, la risposta è quella dell'emergenza che genera campi e banlieu.

Alcune esperienze, oltre quelle basate su multi e inter-culturalità, hanno tentato di tradurre le potenzialità di convivialità in progetti di re-assembling (Sassen 2008a) e di "riparazione" (Sennet 2012) delle situazioni di enclave rappresentate dalle forme della marginalità (il "campo", gli spazi dell'abbandono, ecc.). Altre hanno cercato di costruire reti cooperative di attori che mossi dall'utopia condivisa dell'accoglienza propongono modelli di inclusione sociale che mettono in gioco il senso di responsabilità dei cittadini/volontari e sempre più frequentemente delle istituzioni pubbliche e private. Tuttavia in queste esperienze sembra che la migrazione sia un problema sociale e non urbano.

Il nostro contributo cerca di andare oltre e di affrontare il tema dell'abitare solidale come un problema di significazione dello spazio urbano e dunque multidimensionale. Alcune progettazioni sperimentali di *spazi di contatto* tra popolazione locale e migranti avviate in Sardegna sulla base del concetto di *culture in movimento* sembrano offrire una strada per muoversi efficacemente in questa direzione. L'idea di *culture in movimento*, si ancora criticamente alle logiche della interculturalità, multiculturalità o inclusione sociale, ma cerca di andare oltre sperimentando modalità di costruzione della città solidale più consone a confrontarsi con un ambiente urbano in cui l'abitare è ormai irreversibilmente precario e instabile. Se

l'abitare urbano ha stimolato e stimola ancora il senso del luogo in termini di radicamento e di stabilità della dimora, l'idea chiave per una progettazione solidale è, secondo noi, quella di un abitare inteso come prodotto del movimento di culture e in cui la solidarietà è costruzione sociale precaria. È a questo processo dinamico di costruzione solidale che apre continuamente la città a nuove modi di vivere gli ambienti insediativi che si indirizza la sperimentazione di modalità inedite di progetto degli spazi pubblici o spazi di contatto (Choay, 2003).

Abitare il movimento

Si è scritto molto sulla società dei flussi, sullo spostamento delle culture, sui processi della migrazione. Esso è un dato di fatto della nostra epoca ed è ormai acquisito che il movimento di beni, persone e segni influenza la comprensione del sé, dell'altro e dell'ambiente costruito. Tuttavia non siamo ancora in grado di accogliere questa dimensione nella decodificazione del senso dell'abitare e del progetto dello spazio urbano. La ricerca invece di concentrarsi sui flussi, pone l'accento sul "movimento" richiamando le ricerche di Alain Berthoz, ingegnere, psicologo e neurofisiologo per sviluppare un differente sguardo sull'abitare in un'epoca di migrazioni.

Le riflessioni di Berthoz (1997), ma anche quelle sviluppate da Tagliagambe (2005), allargano l'idea e il progetto della città "abitabile" in quanto permettono di trasformare il movimento in progetto, anche se effimero, e favoriscono la rigenerare dei linguaggi e delle forme di convivenza urbana. Il contributo delle neuroscienze ha infatti modificato le teorie sulla percezione dello spazio con significativi riflessi sul progetto: sensazione, percezione e azione sono concepite come dispositivi unitari del corpo-cervello orientati alla conoscenza e all'interazione con il mondo. Il senso del movimento "è una sorta di sesto senso che è in grado di anticipare ciò che sta per accadere nella realtà dello spazio circostante (...) è capacità di esplorare attivamente lo spazio attraverso movimenti di orientamento prodotti e non in risposta a sollecitazioni ambientali, in funzione degli obiettivi del soggetto" (Berthoz 1998: 175). L'accento sulla centralità dei soggetti in azione, lo stretto legame tra funzioni percettive e quelle

motorie, consentono a Berthoz di sostenere che il cervello incorpora un sistema di progettualità basato sul meccanismo e sulle relazioni tra percezione ed azione.

Il movimento enfatizza la trasformazione dell'abitare nel tempo così come la dimensione di reciprocità, in positivo o in negativo, che connota lo spazio urbano e il modo di progettarlo. In Sardegna o altrove, il movimento di migranti è, da un lato, movimento dei migranti: è transito o ricerca di permanenza. Dall'altra è movimento delle culture radicate, necessità di riorientamento che richiede nuove capacità di esplorare attivamente lo spazio non solo come reazione a uno stimolo (la presenza dei migranti) ma come prodotto di un progetto intenzionale che riflette sul senso dell'abitare. Questo doppio movimento può essere quindi riscoperto come progettualità degli individui e delle collettività, guidate da una percezione differente della presenza dei migranti nella città europea e in particolare in Italia, e può essere indirizzato verso il raggiungimento di differenti concezioni di appartenenza (Yivula-Davis, 2005).

L'idea del movimento per questa ragione obbliga il progetto a interrogarsi sulla trasformazione del senso di appartenenza non solo delle popolazioni stanziali, sulla concezione della qualità dello spazio fisico che crea differenti concezioni dell'abitare temporaneo, sulla capacità della città di riconfigurarsi quando continuamente attraversata da nuove domande di trasformazione culturale. La dimensione del movimento, poi, ingloba la ricchezza delle diversità – e i conflitti impliciti in essa – che attraversano anche solo temporaneamente i nostri territori permettendoci di toccare con mano l'alterazione del senso dell'abitare.

Apprendere dalla città in azione

Il progetto *Territori e culture in movimento* avviato a partire dal 2015 dal Laboratorio LEAP del Dipartimento di Architettura, Design e Urbanistica dell'Università di Sassari ad Alghero nasce in un contesto in cui l'intensificarsi dei flussi migratori ha interessato anche la Sardegna, una regione a bassa densità insediativa in cui recentemente la localizzazione di diversi centri straordinari di accoglienza e alcune strutture del servizio centrale del sistema di protezione per richiedenti asilo e rifugiati

ha fatto emergere le contraddizioni del radicamento e il conflitto per la fruizione degli spazi urbani. Nonostante l'esiguità dei numeri della popolazione migrante rispetto ad altri contesti regionali anche in Sardegna è esplosa l'emergenza accoglienza. Qui, come in altri casi, oltre alle resistenze delle popolazioni locali, l'accoglienza e l'insediamento dei migranti sono stati affrontati in termini di riuso di spazi dell'abbandono o ripopolamento dei centri più piccoli e/o in corso di estinzione, entrambi spazi non più funzionali alle dinamiche dell'organizzazione urbana e produttiva. Al contempo emergono esperienze di riconversione di strutture turistiche in piccole borgate costiere distanti dai centri principali (talvolta in fase di spopolamento), strutture non più adeguate agli standard del mercato. Queste ultime rappresentano la specificità dell'accoglienza sarda. Tuttavia queste modalità piuttosto che dare risposte efficaci hanno riproposto i problemi soliti: segregazione, collisione tra culture, degrado, difesa. E' indubbio che le nuove ondate di flussi migratori si snocciolino in un contesto che almeno dal punto di vista della progettazione dell'abitare appare asfittico e incapace di muoversi oltre schemi consolidati quali quella della multiculturalità, interculturalità riproponendone errori ormai noti.

"Territori e culture in movimento" ha sviluppato differenti sperimentazioni. Ogni sperimentazione è nuova strada, che si inserisce in un percorso di ricerca comune che mira a costruire nuove teorie in azione sull'abitare che diano risposte efficaci alla domanda: quali modalità di azione sullo spazio urbano possono contribuire a risignificare alcuni degli elementi costitutivi dell'abitare in modo da favorire la convivenza spontanea tra culture diverse?

Il progetto "Fertilia in movimento" si incentra sulla costruzione di "occasioni di contatto" (Mela 2006) tra abitanti stabili e migranti. La scelta di avviare un laboratorio sperimentale a Fertilia per riflettere sulle possibilità di un progetto di convivenza tra culture in movimento è dovuto al fatto che essa sintetizza e rende evidenti le prospettive e contraddizioni dei processi migratori in Europa.

Fertilia è una borgata a bassa densità insediativa, ai margini di Alghero. Una città

di fondazione "sospesa", in bilico tra il suo imponente passato e il suo presente di luogo bypassato dal turismo di massa che anima la Sardegna. La monumentalità architettonica e urbanistica del sito, la coesistenza di abitanti di culture diverse, la lenta ridefinizione del sistema proprietario degli spazi demaniali e i relativi cambiamenti dei nuovi potenziali abitanti e fruitori rendono la borgata un luogo privilegiato, uno spazio in evoluzione che può generare spazialità diverse in cui è prevalente la componente dinamica. Pur rimanendo ai margini, Fertilia afferma il suo potenziale urbano e la sua esternalità (Maciocco et al. 2011), rilevando il ruolo di centralità urbana rispetto alla città di Alghero, soprattutto in termini di accoglienza.

Fin dalla sua fondazione questo piccolo nucleo urbano è intreccio di genti e culture (ad opera degli emigrati ferraresi e degli esuli giuliani a partire dagli anni '30) in un territorio di grande rilevanza ambientale. Più recentemente la sua evoluzione si è legata alla presenza di un Centro di Accoglienza Straordinario per migranti, localizzato nella periferia di Alghero e nel margine della borgata.

Il pretesto della costruzione e decostruzione: tessere solidarietà a Fertilia

Il laboratorio sperimentale è stato guidato dall'idea di superare i conflitti latenti tra abitanti di Fertilia e migranti coinvolgendo direttamente questi ultimi all'interno del progetto di trasformazione effimera e creativa dello spazio pubblico pensato come risposta ai bisogni di socialità insoddisfatta degli abitanti di Fertilia.

Il progetto "Fertilia in Movimento" promuove ambiti di azione apparentemente opposti:

- potenziare i deboli segnali di ospitalità e superare l'indifferenza da parte degli abitanti in relazione all'arrivo dei migranti ospiti nei centri di accoglienza riflettendo e ridefinendo il senso della fondazione di Fertilia come luogo dell'accoglienza di culture diverse. Il tentativo è quello di trasformare la resistenza degli abitanti alle migrazioni e le conflittualità derivanti dalla minaccia latente dell'emergenza di riutilizzo di un albergo monumentale dell'architettura razionalista, in disuso, nuove opportunità di accoglienza;
- contrastare la segregazione dei migranti in ambiti della città non appetibili o nei

campi. Si tratta di fare uscire i migranti dai campi rendendoli visibili nello spazio come soggetti partecipi della costruzione del nuovo significato sia di Fertilia, nata proprio per ospitare genti in transito, sia della città come luogo che non ha bisogno dei campi per svolgere la sua funzione di accoglienza.

- aprire un dialogo tra centri di accoglienza straordinaria che alimentano la chiusura in nome della sicurezza e della "progettualità contrattualizzata" e singoli operatori dell'accoglienza istituzionalizzata per migranti, con l'intento di mettere in gioco per quanto possibile ruoli stereotipati.

Questi obiettivi si sono realizzati attraverso la costruzione degli spazi di contatto entro un programma culturale coordinato di attività didattiche, artistiche, sportive e ludiche che ha messo assieme per una settimana le energie creative di studenti e docenti dell'università, insegnanti e bambini della scuola primaria e secondaria, cittadini e migranti, artisti e volontari, cittadini e rappresentanti delle istituzioni. Ma soprattutto attraverso la riappropriazione di uno spazio demaniale scarsamente fruito, rappresentato da due pinete storiche che delimitano il nucleo monumentale di Fertilia. Queste sono diventate il luogo per un'azione collettiva finalizzata a realizzare allestimenti site-specific. Il dibattito pubblico, sviluppato in collaborazione con i rappresentanti della comunità (i comitati) e i progettisti dell'associazione culturale Emergency Architecture & Human Right che hanno coordinato le attività di "costruzione" nelle quali sono state successivamente ospitate le performances artistiche, ha consentito la selezione di spazi liberi dove realizzare progetti effimeri in grado di creare un contatto tra i diversi segmenti della comunità di Fertilia e trasformare lo spazio di attraversamento in luogo in cui sostare e inventare nuove esperienze. Il progetto effimero decostruisce lo spazio (Culler 2003) rivelando aspirazioni e conflitti di una comunità non coesa e affermando, allo stesso tempo, il bisogno del mutamento dei comportamenti esistenti. Nuove modalità di dialogo possono rivelarsi anche attraverso l'azione di decostruzione o dis-assembling che, come specifica Saskia Sassen (2008a) consente inedite e creative possibilità di re-assembling delle nostre città frammentata. E in questo senso la decostruzione, come

momento conclusivo richiamato dal deperimento fisico delle due realizzazioni, crea una resistenza alla dismissione che ha le ragioni di una nuova consapevolezza urbana, rivelando le figure della mancanza (Kanizsa 1997, Tagliagambe 2005) e le potenzialità dell'"assenza" (Manieri Elia 2006).

Il progetto effimero dei luoghi storici della pineta "di fondazione" ad alta figurabilità, ma uno scarso livello di fruizione si è sviluppato da marzo a maggio 2017. Il primo progetto, il cerchio Kori, è la costruzione collettiva di un'unica grande seduta realizzata con una tecnica a basso costo, con sacchi biodegradabili e terra che risponde alla mancanza di uno spazio pubblico fruibile dove gli abitanti possono "stare e riposare". Il cerchio Kori, come opera costitutivamente temporanea è sottoposto a un processo di deperimento e alla fine della vita utile può restituire il suolo al terreno senza averne compromesso morfologia e qualità pedologiche. 100 persone possono stare assieme nello stesso momento in una realizzazione di 60 metri di lunghezza.

Il secondo progetto, la capanna Tibò, è stato realizzato invece sotto la guida competente di uno dei ragazzi migranti ospiti del centro di accoglienza di Fertilia, proveniente dalla Guinea Conacry. La costruzione è stata preceduta da un ampio dibattito inter-etnico e concretizzata attraverso l'utilizzo della tecnica con cui si costruisce l'abitazione tradizionale.

Oggi il Kori e la Tibò celano il significato del movimento di culture che cominciano lentamente a cambiare comportamenti anche istituzionali.

La costruzione del cerchio Kori e la casa-capanna Tibò, hanno rafforzato la dimensione figurativa delle due pinete di Fertilia. Il loro significato in termini di appartenenza oggi va oltre la loro materialità e presenza fisica. Anche in assenza di eventi lo spazio occupato dal Kori non è più lo stesso luogo un tempo attraversato con indifferenza dalla comunità locale. In particolare il Kori esprime un significato al di fuori della funzione: esso stabilisce una prossimità fisica, nuove accessibilità e fruizioni che promuovono una nuova solidarietà tra migranti dei centri di accoglienza e popolazione residente inedita. Nella sua "lightness" (Levesque, Serreli, in stampa) questa opera site-specific è riconosciuta non più come spazio

esclusivamente fisico ma come un complesso di componenti spaziali, trame di ricordi e relazioni sociali condensate ed espresse nel luogo. La pineta, che ha riacquisito la sua dimensione simbolica attraverso le nuove realizzazioni è considerata oggi espressione di una nuova comunità nascente. Durante il progetto si è formata, infatti, una rete di partner che si è proposta di supportare le reazioni solidaristiche che si sono sviluppate tra comunità e migranti anche dopo la conclusione del laboratorio.

Riflessioni a/dal margine

Le ondate di migrazioni che, con maggiore o minore intensità, raggiungono i territori e le città in cui abitiamo ci inducono a interrogarci su teorie, etiche e valori che orientano l'interpretazione, l'immaginazione e le pratiche di costruzione degli ambienti di vita urbani. Soprattutto esse ci obbligano a cercare modalità di azione in grado di relazionarsi solidaristicamente con contesti urbani ormai caratterizzati da precarietà e instabilità dell'abitare e un diffuso senso di disorientamento sociale, politico e culturale. Il progetto *culture in movimento* cerca di rispondere a questo bisogno di rifondazione dinamica del senso dell'abitare sperimentando nuove modalità di trasformazione dello spazio urbano che assumono appunto il movimento come elemento chiave per costruire ambienti urbani solidali. L'esperienza di Fertilia ci aiuta a riflettere su possibilità e limiti di questo approccio.

Sicuramente spostare il fuoco dell'attenzione dal dialogo tra culture diverse al movimento di culture produce un cambiamento sostanziale nel progetto. Piuttosto che imporre un cambiamento condiviso, il progetto dell'abitare, è generato nella/attraverso l'azione ed è multidimensionale. Il progetto attraverso la nozione di movimento costruisce uno spazio trasformativo e emancipativo simile a quello descritto da Soja (1996). Esso tesse un sistema di relazioni che permette di assemblare un insieme di interazioni di reciprocità tra migranti e popolazione residente. Quindi, nonostante la sua effimerità esso è occasione per costruire una rete di possibilità di convivenza condivisibili che, a loro volta, attivano percorsi dinamici di revisione – decostruzione e ricostruzione individuale

e collettiva dell'appartenenza e di relazione solidale nella diversità.

Il progetto dunque rompe i circoli viziosi degli spazi di sospensione. Esso apre la città illegale e i campi interrompendo lo stato di eccezione e amplia i significati di città attraverso la generazione di strutture spaziali 'decostruttive' delle dinamiche dell'esclusione. Allo stesso tempo esso genera strutture organizzative flessibili la cui funzione è quella di sostenere l'evoluzione emancipativa dello spazio dell'abitare solidale in modo tale che questo aderisca a una realtà in continuo mutamento spaziale e temporale. L'esperienza di Fertilia suggerisce che, affinché si possa affrontare efficacemente la questione della costruzione di solidarietà tra genti diverse nelle città dell'abitare precario e temporaneo, il significato dello spazio deve emergere dall'interno dei processi di costruzione collettiva dell'appartenenza (Davis, 2006) e generare un rapporto dinamico e co-evolutivo tra spazi e persone di profili culturali diversi.

Fertilia in movimento sostiene l'ipotesi che il movimento possa arricchire il progetto dell'abitare solidale dotandolo di un nuovo senso di collaborazione (Sennet, 2012) e di appartenenza che gli permettono di confrontarsi produttivamente con uno spazio urbano disorientato e instabile. Le dimensioni trasformatrici del progetto *culture in movimento* riguardano dunque la sua capacità di

- captare le energie latenti che operano per riconfigurare gli spazi urbani del movimento quotidiano in spazi di contatto tra migranti in transito e abitanti permanenti della città con l'obiettivo di trasformarle in progetto, anche se effimero, degli spazi di contatto per ridefinire i significati dell'abitare.
- promuovere processi di produzione emancipativa dello spazio urbano valorizzando la capacità di riflessione nell'azione e sull'azione di tutti i soggetti coinvolti nel progetto e di quanti vengono progressivamente coinvolti in esso attraverso operazioni di decostruzione e assemblaggio.
- generare strutture decisionali e di progetto adattive e flessibili ovvero capaci di sostenerne l'evoluzione dello spazio dell'abitare in modo tale che questo aderisca a una idea di solidarietà in continua trasformazione. Tuttavia l'idea

di *culture in movimento*, sebbene attivi nello spazio urbano interazioni trasformatrici e generative di forme dell'abitare solidali, da vita a progetti difficilmente incasellabili nella pratica corrente che rischiamo di perdersi nel rumore del movimento stesso. È necessario allora sottolineare come un'azione trasformatrice di questo tipo, ovvero capace di ridisegnare il contesto dell'abitare risignificandolo in funzione del movimento, non possa che ancorarsi saldamente a un processo di costituzione di strutture generative che fondano la propria azione su un sistema di valori che promuove relazioni solidali e attraverso queste la capacità di valorizzare la diversità e ridurre i conflitti in una civilizzazione rafforzata. (Sassen, 2008). È la capacità di calarsi in *progetti-processi* che forse rende possibile al progetto di rivelare e/o formare strutture generative dell'abitare solidale e giocare il ruolo di agente di cambiamento.

1. L'articolo è frutto di una riflessione comune degli autori, in particolare Valeria Monno ha curato i paragrafi "Spazi di sospensione" e "Riflessioni a/dal margine"; Silvia Serreli i paragrafi "Abitare il movimento" e "Apprendere nella città in azione".

References

- Agamben, G. (1995) *Homo sacer. Il potere sovrano e la nuda vita*, Einaudi, Torino.
- Ambrosini, M. (2017) *Migrazioni*, EGEA, Milano.
- Berhoz, A. (1998) *Il senso del movimento*, McGraw-Hill, Milano.
- Choay, F. (2003) *Espacements: l'évolution de l'espace urbain en France*, Skira, Milano.
- Culler, J. (1988) *Sulla decostruzione*, Bompiani, Milano.
- Grassi, M., Giuffrè, M. (2013) *Vite (il) legali: migranti africani in Italia e in Portogallo*, SEID editori, Firenze.
- Kanizsa, G. (1997) *Grammatica del vedere. Saggi su percezione e Gestalt*, Il Mulino, Bologna.
- Levesque L., Serreli S. (eds) *Ultralight Urbanism*, List Lab, Trento (in corso di stampa).
- Manieri, M. (2006) *La mancanza e il progetto*, in Manieri E. (a cura di) *Topos e Progetto. La mancanza*, Gangemi, Roma.
- Monno, V. (1999) "Immigrazione a Bari: Problemi Nuovi o solo Ricorrenti?", in *Urbanistica Informazioni*, p. 38-39.
- Petti, A. (2007) *Arcipelaghi e enclave*, Mondadori, Milano.
- Pezzoni, N. (2013) *La città sradicata. Geografie dell'abitare contemporaneo*, ObarraO, Milano.
- Sassen, S. (2008a) "Re-assembling the urban", *Urban Geography*, vol. 29, n. 2, pp. 113-126.
- Sassen, S. (2015) *Espulsioni. Brutalità e complessità nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna.
- Sassen, S. (2008b) "Cityness", in Ruby A. (ed) (2008), *Urban Trans Formation*, Ruby Press, Berlin.
- Secchi, B. (2007) "Prefazione" in Petti A. (2007), *Arcipelaghi e enclave*, Mondadori, Milano.
- Sennett, R. (2012) *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano.
- Serreli, S. (2011), *External territories and environmental city project / Territori esterni e progetto ambientale della città*, in Maciocco, G. Sanna, G. Serreli, S. (a cura di), *The Urban Potential of External Territories*, FrancoAngeli, Milano.
- Tagliagambe, S. (2005) *Le due vie della percezione e l'epistemologia del progetto*, FrancoAngeli, Milano.
- Yuval-Davis, N., Anthias, F. and Kofman, E. (2005) *Secure borders and safe haven and the gendered politics of belonging*. *Ethnic and Racial Studies*, vol 28, n. 3, pp. 513-535.

Il margine oltre il margine: note sui nuovi limiti della città

Sonia Paone

Questa non è una prigione, disse l'uomo –Non l'hai sentito il poliziotto quando ti ha detto che non è una prigione? Questo è Jakkalsdrif. È un campo. Non lo sai cos'è un campo? Un campo è un posto per la gente che non ha lavoro. È per tutti quelli che vanno in giro da una fattoria all'altra chiedendo lavoro perché non hanno da mangiare, non hanno un tetto sopra la testa. Raccolgono tutta questa gente così e la mettono dentro un campo, almeno non saranno più costretti a chiedere l'elemosina.

J.M. Coetzee, *La vita e il tempo* di Michael K.

Urbanizzazione del mondo e marginalità: il pianeta degli slum

Il terzo millennio si connota come un'epoca di forte protagonismo urbano visto che per la prima volta nella storia della umanità la maggior parte della popolazione mondiale vive nelle città.

Gli ultimi decenni del Novecento hanno visto una rapida crescita dei tassi di urbanizzazione, che ha interessato in particolare alcuni continenti, comportando l'avvento del cosiddetto urbanesimo planetario: ovvero di una era in cui il fenomeno urbano ha un impatto significativo sull'intero pianeta (Veron 2008).

La storia delle civiltà è intimamente connessa alla storia delle città, e non a caso siamo abituati ad associare al trionfo e al declino degli insediamenti urbani l'avvento e la fine di molte epoche.

La comparsa delle città è considerata di cruciale importanza per lo sviluppo della cultura umana, tanto quanto lo è stata prima la rivoluzione neolitica e molti secoli dopo lo sarà la rivoluzione industriale. Come ricorda Robert Adams, già nell'antichità il geografo greco Strabone classificava come incivili i paesi che mancavano di città, e millecinquecento anni dopo lo splendore della capitale azteca nel Messico meravigliò i conquistadores, come è riportato nei resoconti di Bernarl Díaz del Castillo e di Hérnan Cortés, tanto da indurli ad un confronto con le città e di conseguenza con la civiltà europea (Adams 1982). Ma

nonostante la centralità che le città hanno da sempre avuto nei destini della umanità, fino ai primi anni del 2000 la maggior parte della popolazione del pianeta risiedeva in zone rurali, e solo con la rapida urbanizzazione che si è verificata nei paesi in via di sviluppo, si è giunti a questo scenario inedito. Secondo i dati presentati nel World Urbanization Prospects, nel 2014 il 54% della popolazione mondiale viveva in aree urbane (nel 1950 la popolazione mondiale residente in città era il 30%).

Nei prossimi anni i tassi di urbanizzazione continueranno a crescere in Asia e in Africa che nel 2050 raggiungeranno rispettivamente il 64% e il 56% di popolazione urbana: infatti fra il 2007 e il 2025 l'aumento previsto di popolazione urbana annualmente sarà nei paesi in via di sviluppo di 53,3 milioni di abitanti contro i 3 milioni nei paesi sviluppati. In continenti come l'Africa già oggi il 40% della popolazione è urbanizzata: dal 2016 500 milioni di africani risiedono in aree urbane, e le città con oltre un milione di abitanti sono divenute 65 (United Nations 2014).

Il nuovo millennio si è quindi aperto con il trionfo della città, ma nello stesso tempo con una serie di peculiarità che hanno accompagnato questo storico traguardo. Infatti, la recente urbanizzazione dei paesi poveri si è presentata con caratteristiche del tutto peculiari, si è cioè fortemente assottigliato il vincolo che storicamente ha unito l'espansione della città alla crescita economica (Bairoch 1985).

Sostanzialmente le grandi agglomerazioni urbane dei paesi poveri non sono riuscite a dare risposte in termini di opportunità e diritti ai loro abitanti, per cui l'avvento dell'urbanesimo planetario si è configurato come un aumento vertiginoso della marginalità e di fenomeni di esclusione sociale, testimoniati a livello spaziale dall'esplosione dei cosiddetti slum (Neuwirth 2007, Paquot 2006).

Il termine slum sintetizza in un'unica parola una complessa varietà di situazioni che in altre lingue sono indicate con specifici nomi locali (bidonvilles, favelas, barrios, gecekondu).

La parola slum compare nell'Inghilterra dell'Ottocento con riferimento alle aree della città abitate dai poveri e di conseguenza caratterizzate da vizio, criminalità e

immoralità (Reeder 2006). Ma agli inizi degli anni Duemila, Habitat -l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di insediamenti umani- utilizza una definizione operativa di slum eliminando gli elementi stigmatizzanti. In questa definizione non sono considerate le condizioni socio-economiche dei soggetti, il reddito, la formazione, la condizione occupazionale, ma soltanto alcune caratteristiche relative all'alloggio (mancanza di accesso all'acqua, ai servizi fognari, densità, qualità delle strutture, garanzie giuridiche).

Tutto ciò è funzionale alla quantificazione del fenomeno della povertà nelle città partendo da una analisi delle condizioni materiali di residenza.

I dati raccolti a partire dalla operativizzazione sono stati pubblicati nel 2003 in un ormai celebre rapporto *The Challenge of slums*. Il risultato è una fotografia inquietante sia perché erano quasi un miliardo di persone a vivere negli slum, sia perché in molte città dell'Africa, del Latino America e dell'Asia gli abitanti degli slum costituivano più del 50% della popolazione (Un-Habitat 2003). L'aumento vertiginoso della informalità e precarietà urbana ha ovviamente rimesso in discussione i tradizionali concetti di centralità e marginalità, ponendo una serie di interrogativi sulla sostenibilità e sulla tenuta sociale della città.

I tassi di urbanizzazione hanno continuato e continuano a crescere nei paesi poveri, facendo intravedere un futuro in cui si delineano i contorni di una forte crisi dell'urbano, di un allontanamento delle promesse emancipatrici della città e di un pianeta urbanizzato, ma che come ha evidenziato Mike Davis è divenuto un pianeta degli slum (Davis 2006).

Oltre il margine: spazi emergenziali

La fase caotica dello sviluppo urbano, che abbiamo qui sinteticamente tratteggiato, ha quindi allargato la questione della marginalità urbana a contesti diversi da quelli con cui tradizionalmente si sono confrontati gli studi urbani, come ad esempio le periferie fordiste o i ghetti statunitensi, dando nuovi contenuti e significati al concetto di margine e limite della città.

Ma oggi assistiamo alla proliferazione di situazioni spaziali che ulteriormente ridisegnano un margine oltre il margine,

mi riferisco all'avanzare di quella che molto efficacemente l'antropologo francese Michel Agier ha definito città nuda.

L'espressione riprende il concetto di nuda vita utilizzato da una ormai consolidata tradizione della filosofia politica per sintetizzare le differenti forme di potere sulla vita, comprendendo anche il potere di morte, che si può determinare in specifici periodi e in particolari luoghi.

La nuda vita indica una sorta di grado zero della vita, la mera vita biologica che si determina a partire dalla negazione della dimensione del politico nella esistenza umana (Agamben 1995).

Con l'espressione città nuda ci si riferisce all'insieme di spazi predisposti per 'accogliere la nuda vita', ovvero le zone in cui gruppi di popolazione, separati dai contesti ordinari, sono letteralmente posati senza nessun rapporto con il contesto locale e presi in carico solo dalle logiche dell'assistenza umanitaria.

Questi spazi hanno caratteristiche simili a quelli periferici, essendo contesti di segregazione e marginalità, ma si distinguono in maniera netta per il denudamento materiale, simbolico e sociale che li caratterizza e per lo stato di cesura rispetto al passato- ovvero il venir meno delle relazioni sociali, familiari, lavorative e di sospensione ed incertezza rispetto al futuro (Agier 1998).

In questo concetto rientrano tanto le diverse esperienze di campi profughi nati per accogliere persone in fuga da guerre, catastrofi ambientali, da condizioni economiche e sociali di estrema privazione, ma anche le zone predisposte per trattenere migranti irregolari e richiedenti asilo, che negli ultimi decenni si sono diffuse in Europa e anche in Italia.

Due concetti sono fondamentali per comprendere questi spazi: l'emergenza e la temporaneità. Il presupposto della loro esistenza è sempre un evento straordinario, una guerra, una catastrofe, l'afflusso irregolare di migranti costruito mediaticamente e politicamente come evento straordinario.

All'emergenza si accompagnano pratiche di separazione e messa a distanza dai contesti ordinari.

In Italia ad esempio, dove il trattenimento dei migranti in posizione irregolare è

stato istituito nel 1998 dalla legge Turco-Napolitano ed esteso nel 2002 dalla Bossi-Fini anche ai richiedenti asilo, le strutture realizzate o utilizzate sono accomunate da una collocazione liminare: si trovano su piazzali ferroviari dismessi, lungo le piste di aeroporti militari in disuso, in ex caserme, in ex fabbriche o ex ospedali. I centri di trattenimento in sostanza hanno riempito dei vuoti urbani e degli interstizi abbandonati, tradendo una volontà di rimozione e di rifiuto, infatti colmare un vuoto non significa creare uno spazio di vita e di accoglienza, ma gettare le basi per una privazione fisica e relazionale (Paone 2008). Un altro elemento che caratterizza la geografia della città nuda è la precarietà delle sistemazioni: le tende, le roulotte e i container sono elementi tipici di questi paesaggi liminari.

La precarietà dipende ancora una volta dalla logica dell'emergenza, visto che come ricorda Marc Augé questi spazi sono innanzitutto predisposti per garantire il soccorso umanitario.

Ma tutto ciò non è privo di conseguenze, in quanto la giustificazione del soccorso fa sì che si imponga progressivamente "allo sguardo dei ricchi l'immagine percepita ogni giorno come più naturale di una umanità fuori dalle mura" (Augé 2000, p.172).

Sia che si tratti di "una umanità degli accampamenti fatti di tela, delle razioni alimentari e delle corvée per l'acqua" (Augé Ibidem) come nel caso dei campi profughi, sia che si tratti di una umanità segregata in container tenuta a debita distanza dal mondo ordinario, come nel caso dei centri di trattenimento.

Queste soluzioni spaziali vengono inoltre presentate sempre come provvisorie, ma diventano definitivamente temporanee (Rahola 2003), cioè si mantengono nel tempo con tutte le loro caratteristiche di provvisorietà.

Molticampi profughi sono sostanzialmente sedentarizzati, un esempio emblematico è il campo di Dadaab in Kenya.

In una area vicina alla frontiera somala e situata nel deserto keniano dal 1991 il campo di Dadaab ospita migliaia di persone (300.000 nel 2015) principalmente provenienti dalla Somalia e fuggite a causa della guerra civile (Siddiqi 2014).

Ma anche nel nostro paese gli spazi

predisposti per il trattenimento e la identificazione dei migranti poco sono cambiati dal lontano 1998, anzi la stesse logiche di emergenza e quindi di liminarietà e provvisorietà si sono consolidate nelle pratiche di accoglienza dei migranti.

Oggi il sistema italiano di accoglienza è sicuramente più complesso rispetto al passato, distingue innanzitutto fra prima e seconda accoglienza.

Nel primo caso rientrano una serie di spazi predisposti per il soccorso, l'assistenza, l'identificazione e il trattenimento dei migranti in posizione irregolare, e per l'accertamento dei requisiti in caso di diritto alla protezione internazionale. Esistono pertanto centri di primo soccorso e accoglienza (Cpsa), centri di accoglienza (Cda), centri di accoglienza per richiedenti asilo (Cara) e centri di identificazione ed espulsione (Cie).

Il sistema di seconda accoglienza è costituito dal cosiddetto Sprar (sistema di protezione internazionale per richiedenti asilo e rifugiati) istituito nel 2002 che gestisce a livello locale progetti di accoglienza, assistenza e integrazione per richiedenti asilo.

I centri di prima accoglienza hanno caratteristiche simili ai primi centri di trattenimento dei migranti istituiti alla fine degli anni novanta: nessun contatto con il contesto locale e collocazione liminare.

Il rapporto con l'esterno è negato anche da meccanismi interni (presenza di sbarre e recinzioni), e l'isolamento è amplificato dal fatto che le strutture, oltre ad essere in zone vuote e liminari, sono sempre circondate da mura e reti metalliche, perché la sicurezza è stata da sempre un elemento centrale nella predisposizione degli spazi di trattenimento. Il sistema Sprar sicuramente rappresenta un grande passo in avanti nelle pratiche di accoglienza e un tentativo di superamento delle logiche emergenziali, con una progettualità in cui la questione dell'integrazione è centrale, così come il coinvolgimento dei territori, visto che i progetti devono essere presentati dai comuni. Tramite questo sistema sono avviati per i richiedenti asilo corsi apprendimento della lingua italiana e di orientamento al territorio e ai suoi servizi, inoltre vengono predisposti percorsi di inserimento socio-economico in vista della riconquista della piena autonomia.

Tuttavia, sia a causa dell'aumento dei flussi migratori, sia delle resistenze dei comuni a partecipare a progetti rivolti ai migranti, il sistema Sprar accoglie una quota molto piccola dei richiedenti asilo.

Nel 2012 sono stati istituiti i Cas (centri di accoglienza straordinaria) con la funzione di ospitare i richiedenti asilo che non riescono ad entrare nel circuito dello Sprar.

Le strutture sono individuate dalla prefettura in convenzione con associazioni, cooperative, e alberghi sentito l'ente locale nel cui territorio la struttura è localizzata. Sono stati definiti "straordinari" perché avrebbero dovuto essere delle strutture temporanee ed emergenziali complementari al sistema di accoglienza strutturale e ordinario. Invece, siamo in presenza di una sorta di capovolgimento del sistema di accoglienza, poiché quello che doveva essere temporaneo è l'asse portante del sistema: ad oggi delle 175.000 persone in accoglienza, 23.000 sono nei progetti Sprar e 137.000 nei Cas¹.

Stante il carattere emergenziale, questo meccanismo di gestione dell'accoglienza presenta una serie di criticità, prima fra tutte la disomogeneità sul territorio nazionale, ci sono Cas gestiti da cooperative che garantiscono servizi simili agli Sprar, e strutture in cui ci si limita soltanto alla somministrazione dei pasti.

Ovviamente anche la collocazione spaziale risente della logica emergenziale, visto che le strutture spesso si trovano in zone liminari e distanti dalle città, e a volte sono fatiscenti e prive di standard igienico-sanitari².

Infine, un ulteriore scivolamento delle pratiche di accoglienza verso forme di completa espulsione dai contesti territoriali ordinari, sempre collegato a logiche emergenziali, è l'istituzione nel 2016 dei cosiddetti hotspots.

Un hotpost è un punto di primissimo smistamento allestito in prossimità dei luoghi di sbarco degli Stati di frontiera, in cui gli agenti della locale polizia di frontiera insieme a esperti e tecnici dell'Ufficio europeo di sostegno per l'asilo, di Frontex ed Europol, assicurano una rapida identificazione e registrazione dei migranti in arrivo nonché il prelievo delle impronte digitali con l'obiettivo di distinguere quelli che hanno bisogno di protezione internazionale da quelli che non ne hanno bisogno.

I luoghi individuati in Italia dalla Commissione per svolgere entro 48 ore le operazioni di screening sanitario, pre-identificazione, registrazione, fotosegnalamento e rilievi dattiloscopici sono Lampedusa, Trapani, Pozzallo, Porto Empedocle, Augusta e Taranto. Sostanzialmente i migranti sono convogliati sulla frontiera, ancora di più ai bordi di contesti ordinari e locali, in una sorta di spazio extraterritoriale che ancora una volta tradisce la volontà di messa a distanza dei migranti.

Il fatto che si tratti di zone portuali evoca anche una serie di immagini, come quella delle famose navi galleggianti sul Tamigi che nell'Inghilterra di fine Settecento furono adibite alla custodia dei criminali nella fase della cosiddetta emergenza delinquenza che aveva riempito i penitenziari cittadini.... (Hughes 1995)

I limiti della città: un mondo di campi

Il proliferare in Europa e non solo, di spazi di contenimento e di controllo dei migranti, predisposti per contrastare la mobilità irregolare, ha interrogato diverse discipline sullo statuto spaziale e sul significato di queste realtà, evidenziando come le modalità di organizzazione, le funzioni e le pratiche che li caratterizzano siano in continuità con altre esperienze di contenimento e di concentrazione del passato, ovvero quelle dei campi che dalla fine dell'ottocento e per tutto il novecento sono stati utilizzati e sperimentati non solo in Europa.

La forma campo infatti compare durante la guerra di indipendenza cubana nel 1894, quando gli spagnoli realizzarono la prima operazione di massiccio concentramento di civili in uno spazio sorvegliato e limitato (Kaminski 1998).

Già Hannah Arendt nelle Origini del totalitarismo sosteneva che la forma campo sarebbe sopravvissuta anche alla fine dei regimi totalitari, nella misura in cui "il fine del campo, non è dare la morte, eliminare ogni corpo estraneo per costruire biologicamente l'area della inclusione, il popolo, il Volk, piuttosto più discretamente è di lasciar vivere, confinando, territorializzando gli individui in eccesso, rispetto ad una dimensione inclusiva che entra in crisi" (Arendt 2009 p.17).

Kotek e Rigoulot, nel Secolo dei campi,

prendono in considerazione le diverse esperienze concentrazionarie del ventesimo secolo, sostenendo innanzitutto che l'obiettivo primario di un campo concentrazionario è eliminare, ovvero tenere fuori dal limes: isolare dal corpo sociale soggetti considerati pericolosi o indesiderabili (Kotek e Rigoulot 2001).

E in questo senso i centri di trattenimento isolano i soggetti dai contesti ordinari, sono aree chiuse e controllabili che rispondono a bisogni di protezione e di separazione. Sulla scorta delle considerazioni qui riportate e sulla base di simili prospettive teoriche oggi le espressioni come il ritorno dei campi e l'Europa dei campi vengono utilizzate per porre le esperienze di messa a distanza dei migranti in un continuum con il passato, svelando le pratiche costrittive che caratterizzano il controllo della mobilità irregolare, e la indesiderabilità dei migranti³. La parola campo allora, come ricorda Marc Bernardot, diviene oggi una parola militante per evidenziare il confinamento e la controversa privazione della libertà che accompagnano a livello globale la gestione dei flussi di mobilità umana (Bernardot 2008).

Infatti i migranti irregolari e i richiedenti asilo, in molti contesti e anche nel nostro paese, spesso vengono posti in stato di restrizione in strutture che funzionano al di fuori del quadro normativo degli ordinari spazi di reclusione e senza un presupposto giuridico forte, visto che lo stato di restrizione della libertà è normalmente associato al compimento di un reato, mentre per i migranti si determina anche nei contesti in cui la posizione irregolare sul territorio e quindi la clandestinità, non è reato.

Il campo non è solo una parola malata, che evoca l'esperienza dei campi di sterminio, ma indica la complessità delle pratiche umanitarie di gestione di soggetti a vario titolo indesiderabili, si tratti di immigrati irregolari, richiedenti asilo o profughi.

Tuttavia il termine campo oggi non appartiene solo al lessico militante, ma indica l'avanzare e l'estendersi di pratiche spaziali che rappresentano la cornice di vita quotidiana per milioni di persone. La definitiva temporaneità dei campi nell'esperienza del presente, ci costringe a pensarli come città, ovvero come struttura stabile che si affianca ai contesti ordinari,

pur mantenendo le sue caratteristiche di extraterritorialità, provvisorietà e confinamento.

Ad un pianeta degli slum, che abbiamo visto consolidarsi ad inizio millennio, si affianca un mondo di campi, in cui transitano o dimorano milioni di persone.

Le statistiche sul numero di rifugiati, così come quelle sui migranti irregolari o richiedenti asilo sono molto frammentarie e parziali. I campi per rifugiati ufficialmente gestiti dalle agenzie internazionali sono 450 e ospitano circa 6 milioni di persone.

A questi vanno aggiunti i campi predisposti per gli sfollati interni- come ad esempio quelli sorti ad Haiti a seguito del terremoto del 2010- che accolgono altrettante persone. I centri di trattenimento e identificazione per migranti sono un migliaio nel mondo e circa 400 si trovano in Europa, questi ultimi dispongono di circa 35.000 posti e si stima che vi transitino circa 500.000 persone all'anno (Agier 2014).

Si tratta di un fenomeno importante e in continua crescita, che velocemente sta ridisegnando la geografia dei limiti urbani, ridefinendo ancora una volta i margini della città.

I soggetti che dimorano o transitano nei campi sono degli indesiderabili, espulsi dai loro territori⁴, tenuti a distanza dalle città e mantenuti in quarantena a causa dell'incapacità politica di concepire per loro uno spazio nella società e di conseguenza nella città (Agier 2002).

Il corollario di tutto ciò è semplice per corpi fuori posto possono esistere solo spazi fuori luogo: i campi non sono tanto dei non luoghi, ovvero spazi senza storia, identità e relazionalità (Augé 1993), ma sono fuori luogo perché completamente differenti rispetto a qualsiasi contesto ordinario di vita. Il campo va inteso come un concetto limite attraverso il quale evidenziare la estrema frammentazione dello spazio urbano, nel quale si alternano e si oppongono nuove centralità e nuove marginalità, una combinazione perversa fra enclaves esclusive, standardizzate dalla globalizzazione degli stili di vita e di consumo, e nuove e più sottili forme di confinamento.

La globalizzazione ha costruito una narrazione fondata sull'idea di uno spazio liscio, senza interruzioni e sulla possibilità di circolazione senza ostacoli di flussi,

persone e informazioni, ma oggi più che nel passato, come testimonia il consolidarsi di un mondo di campi, assistiamo alla moltiplicazione di barriere, confini e muri che disegnano invece uno spazio denso di fratture e un immaginario molto potente della separazione e della divisione come pietra angolare della urbanizzazione nel nuovo millennio.

1. Sul sistema di accoglienza si vedano Anci, Caritas Italiana, Cittalia, Fondazione Migrantes, Sprar, Rapporto sulla protezione internazionale in Italia 2016, Medici Senza Frontiere, Fuori campo. Richiedenti asilo e rifugiati in Italia: insediamenti informali e marginalità sociale, 2016
2. Sulle criticità dei Centri di accoglienza straordinaria si veda S. Chiodo, Naletto G., Il mondo di dentro. Il sistema di accoglienza per richiedenti asilo e rifugiati a Roma, Edizioni Lunaria, Roma, 2016; Y. Accardo, G. Guido, Accogliere la vera emergenza. Rapporto di monitoraggio della campagna Lasciateci entrare su accoglienza detenzione amministrativa e rimpatri forzati, 2016
3. Si vedano a tal proposito I numeri 23, del 1996 *Circuler, enfermer, éloigner : zones d'attente et centres de rétention aux frontières des démocraties occidentales* dedicato alle zone di attesa, il numero 49 del 2003 *La mise à l'écart des étrangers. La logique du visa Schengen* della rivista *Cultures & Conflits*
4. Sulla espulsione come logica di funzionamento della economia del capitalismo avanzato si veda S. Sassen, *Espulsioni. Brutalità e complessità nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna, 2014.

References

- Accardo Y, Guido G. (2016) Accogliere la vera emergenza. Rapporto di monitoraggio della campagna Lasciateci entrare su accoglienza detenzione amministrativa e rimpatri forzati
- Agamben G. (1995), Homo sacer. Il potere sovrano e la nuda vita, Einaudi, Torino
- Anci, Caritas Italiana, Cittalia, Fondazione Migrantes, Sprar (2017), Rapporto sulla protezione internazionale in Italia 2016
- Adams R. (1982) La rivoluzione urbana: Mesopotamia antica e Messico preispanico, Loescher, Torino
- Agier M. (1998), "Lo spettro della città nuda", in Africa e Mediterraneo, n. 2
- Agier M. (2002) Aux bords du monde. Les réfugiés, Paris, Flammarion
- Agier M. (sous la direction) (2014) Un monde de camps, La Découverte, Paris
- Arendt H. (2009) Le origini del totalitarismo, Einaudi, Torino
- Augé M. (1993) Non luoghi. Introduzione ad un'antropologia della surmodernità, Eleuthera, Milano
- Augé M. (2000) Il senso degli altri, Bollati-Boringhieri, Torino
- Bairoch P. (1985) De Jérico à Mexico. Villes et urbanisation dans l'histoire, Gallimard, Paris
- Bernardot M. (2008) Camps d'étrangers, Editions du Croquant, Vulaines sur Seine
- Bigo D. (sous la direction de), (1996), Circuler, enfermer, éloigner zones d'attente et centres de rétention aux frontières des démocraties occidentales, n. 23 Cultures & Conflits
- Bigo D., Guild E. (2003) La mise à l'écart des étrangers. La logique du visa Schengen, n. 49 Cultures & Conflits
- Chiodo S., Naletto G. (2016) Il mondo di dentro. Il sistema di accoglienza per richiedenti asilo e rifugiati a Roma, Edizioni Lunaria, Roma
- Davis M. (2006) Il pianeta degli slum, Feltrinelli, Milano
- Hughes R. (1995) La riva fatale. L'epopea della fondazione dell'Australia, Adelphi, Milano
- Kaminski A. J. (1998) I campi di concentramento dal 1896 ad oggi, Bollati-Boringhieri, Torino
- Kotek J. Rigoulot P. (2001) Il secolo dei campi. Detenzione, concentramento e sterminio: 1900-2000, Mondadori, Milano
- Medici Senza Frontiere (2016) Fuori campo. Richiedenti asilo e rifugiati in Italia: insediamenti informali e marginalità sociale
- Neuwirth R. (2007) Città ombra. Viaggio nelle periferie del mondo, Internazionale, Roma
- Paone S. (2008) Città in frantumi. Sicurezza, emergenza e produzione dello spazio, FrancoAngeli, Milano
- Paquot T. (2006), Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète, La Découverte, Paris
- Rahola F. (2003), Zone definitivamente temporanee. I luoghi dell'umanità in eccesso, Ombre Corte, Verona
- Reeder D.A. (2006), Slum et suburb: les mots de la stigmatisation dans le discours urbain en Angleterre au XIX siècle et au début du XX siècle", Depaule J.C., Les mots de la stigmatisation urbaine, Éditions Unesco, Paris
- Sassen S. (2014) Espulsioni. Brutalità e complessità nell'economia globale, Il Mulino, Bologna
- Siddiqi A.I. (2014) Dadaab (Kenya), L'histoire architecturale d'un territoire non identifié, Agier M., Un monde de camps, La Découverte, Paris
- United Nations (2014), World Urbanization Prospects, New York
- UN-Habitat (2003), The Challenge of Slums, Global Report of Human Settlements, New York
- Veron J. (2008), L'urbanizzazione del mondo, Il Mulino, Bologna

The rebirth of cities inside the territorial system of public spaces in the Portuguese northwest

Ivo Oliveira

The territory of the Portuguese northwest encompasses a wide and complex urban area within which there is an important set of cities that, in their vast majority, correspond to the centres of the municipalities. Each one of those cities includes a public space in a central area whose quality differs greatly from the existing public spaces in the rest of the territory, where 2/3 of the population live and work. There is no public entity at regional level or an association of municipalities that has a strategy capable of overpowering an autonomous and fragmented way of operating each municipality and able to attribute some coherence to a territorial system of public spaces¹. The development of a joint strategy for public spaces becomes relevant when recognising the fact that populations, in their everyday life, go across and articulate municipalities, establishing connections between spaces and buildings highly distinguished from the ones of a consolidated city. It is believed that the logic behind those movements entails a few of the criteria necessary to create a territorial system of public spaces and to prevent us from stating that there is nothing but unruly territory between cities². The characterisation of those movements shall be associated with the characterisation of a set of architectural interventions performed in the last few decades in the Portuguese northwest. We shall present five topics that may contribute somehow to make public spaces work as a system and to a positive transformation of the territory and cities within, by using iconographic material produced through academic exercises.

1. Complicities between public and private

In the peninsular northwest, the complicity between public and private actors connected to the production and commercialisation of energy, to both railway and roadway sectors, to the textile industry, footwear or furniture industry, as well as to vineyards and the

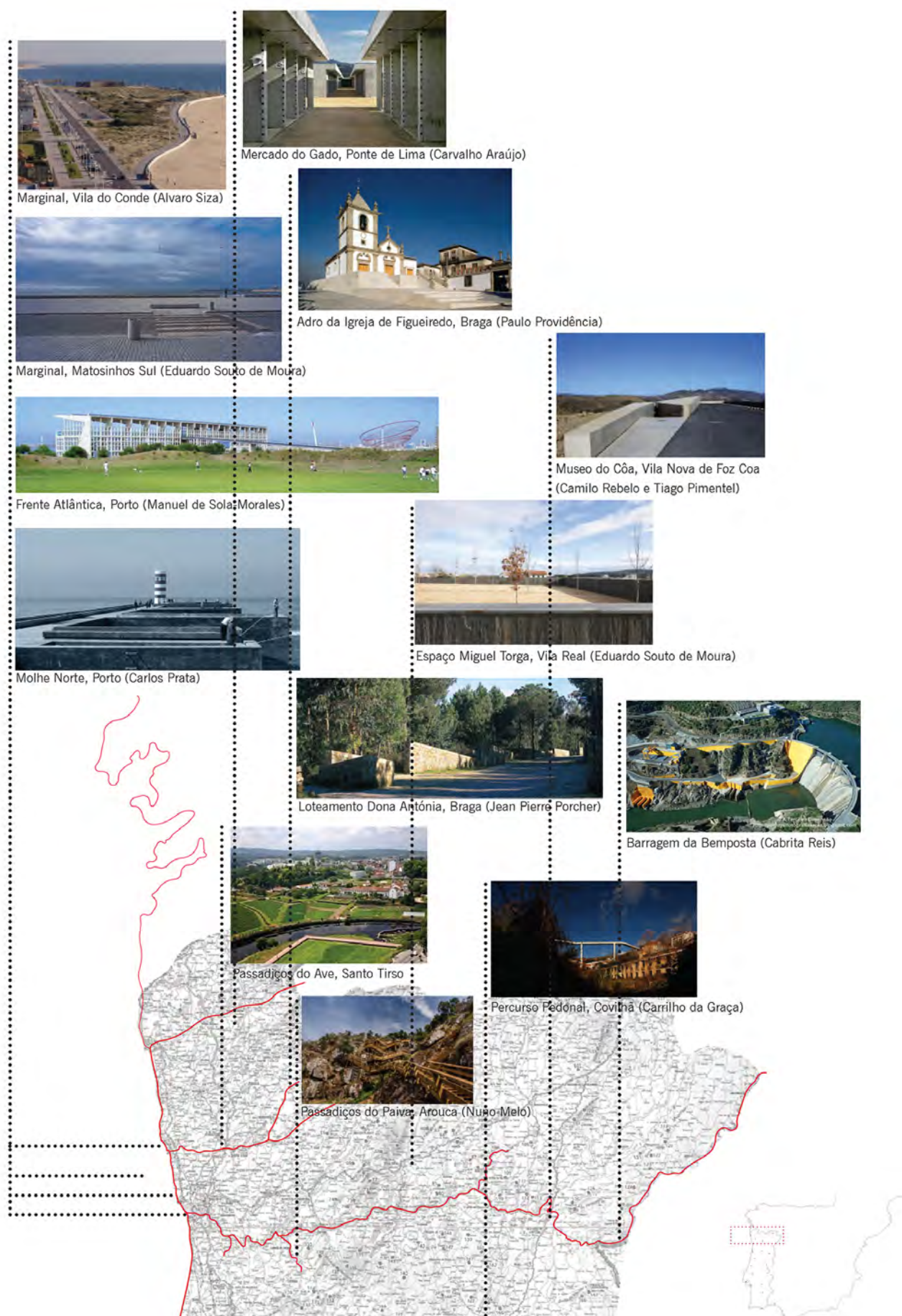


Figure 1 – architectural interventions performed in the last few decades in the Portuguese northwest



Figure 2—Iconographic material produced through academic exercises in Public Space EAUM course.

wine business, has long been inscribed in the space. These and other actors have been feeding urbanisation and increasing complicities which have frequently shaken the common interest. In what concerns territory and architecture, the economical maximisation included the production of residential, industrial and commercial spaces, both generic and fractured; spaces which hardly articulate with other spaces that keep deep ties with morphological,

typological, constructive, productive and social specificities of the territory, and that make long term processes visible. The predominance of private actors in ownership and land transformation seems to keep these places apart from the concept of *campagne publique*³ and, consequently, from a territorial system of public spaces. Nonetheless, recently, the economic crisis revealed the crumbling of the housing market which until then had fed renovation

and, above all, urban expansion. This new reality, added to the unbalance between financial resources available and the amount of areas to be cared, has precipitated the development of experiences which, without altering land ownership, gave way to new protocols between public and private sectors. This has resulted in the appearance of urban parks in private land, pedestrian courses which cross over farming fields, open air museums which exhibit and value the most varied artistic interventions in both public and private land. These interventions imply a closer complicity⁴ between the public and private sphere and, therefore, a bigger confrontation with the legal and normative mechanisms whose matrix remains bound to more consolidated urban spaces. This sort of interventions require the private actor to accept the fact that gains, namely financial ones, must be measured according to a wider temporal arch. The complicity revealed by these places renews bonds which have been long organising space. It sends us back to neighbourly and familial relationships and reminds us of the fact that these territories have always had several public practices happening in private space and private practices which extend to public space. We get to see the daily complex relationship between public and private which, surprisingly enough, does not include conflict. Those kinds of experiences taking place in more consolidated urban spaces, which are more intensely used and have plenty of conflict situations, come across innumerable obstacles and tend not to work because they are associated with conflict, either from a social point of view, or from an urban management perspective.

2. Leaving the line and considering the rhizome as structure

Whoever traverses the peninsular northwest public space develops a higher ability to read the landscape structures in their multiple scales and layers. Such an ability is not as high in more consolidated urban spaces since it is more likely to find landscape structures there, and its several layers, which have been destroyed or have become unreadable. When one goes through the public space, the contrasts between close and distant landscape remain visible and reinforce our bond to the territory. That

happens because we still have to convert the roads into a channel kind of space whose margins are a built continuum. The process of densification enhanced by legal and normative aspects is still incomplete and, therefore, in order to characterise this public space you will need to include private spaces frequently gathered through observation. The expression of the relief and the slopes, often valued for their vegetation or long built plans, the old signs of the allotment system, the expressivity of uses of land and the dilution of the more elemental boundaries, are all features which have been progressively creating a new public space. Together they contribute to surpass the limits of built forms displayed along the street and to evoke topics that result from a broader look. These are the characteristics that may contribute to the stabilisation and consolidation of the urban areas (which does not mean they will decrease), to change the nature of interventions and infrastructural projection, namely the ones regarding mobility, but also turn productive, social or environmental practices into the ingredients that may actually give some consistency to a territorial system of public spaces. It is in this context that one can imagine a public space free from a linear thought and spatiality, which restricts intervention to the inclusion of pavements along a road with an increasing functional specialisation in mind. It is in a context like this that an urban system often classified as labyrinthine and rhizomatic can reveal its opportunities.

3. The consistency of Strong Elements

In the extensively urbanised territory of the peninsular northwest, the identification of a territorial system of public spaces includes the valorisation of spaces and buildings which correspond to old factories, farms, museums, inns, agricultural parcels, forest areas. These are spaces and buildings which, due to their form and scale, show themselves as *strong elements*⁵. Although they come across as strongly disarticulated, they contain a space based on order and rationality easy to apprehend. It is inside them one can take a break in order to prepare the return to the 'disorder' of the territory they are placed in⁶. They are places that were put aside and seem to have taken the place left by the absence of remarkable buildings and monuments of the

consolidated city. They act like a counterpoint to the monuments of the traditional city, but also to the succession of monuments which in the 1970's Robert Venturi identified along the road system of the American urban landscape⁷. They help fight the dilution of a sense of monumentality in the peninsular northwest and they help consolidate a system of spaces more easily recognisable by both inhabitants and visitors. In a system of public spaces, these strong elements reveal the closeness between different spaces and buildings. It is through them that one can develop spatial experiments supported by a wide set of narratives which contribute to the symbolic construction of a system that has nothing to do with the one regarding more consolidated places. Nowadays, there are several narratives articulating those spaces. Some are real, others virtual and, above all, they reveal today's complexity of spatial-temporal relationships. They gather themes that originate in gastronomy, architectural heritage, industrial or agricultural production, either current or past, under a wide spectrum⁸. In each one of them and their overlap, there are webs and connections which are present in all of the territory. Associated with strong elements which were always present in the territory in a diffuse way, they show a common cultural matrix and the levels through which we can read and find out about each place's specificities. Today, in the peninsular northwest, *strong elements* that pay tribute to the territory and architecture stand out from a long series of narratives. Each one of them is a lesson about the complex nature of the dialogues a given space can maintain with the territory. These are spaces designed by some of the most renowned Portuguese architects and together they produce narratives capable of enduring change that comes from a territorial system of public spaces. In the design of terraces and walls, profiles, constructive details or in a methodological specificity, it is possible to identify a link to an architectural practice which insists on reinventing the spatial expression of the link between what is global and local. We are talking about projects which feed from the different times that cross places and prove that spaces, constructive systems or materials cannot be held hostage of a specific period in time. To record the attributes

of each one of these places is essential to produce knowledge capable of promoting change. This record is being made through academic exercises that, progressively, are also revealing the specificities of a system of public spaces.

4. An expanded program

The set of architectural interventions which potentiate a territorial system of public spaces stands out by the way they are synthesised into constructed forms, precise programmatic, technical and economical requirements, and, simultaneously, strategically aspire to other goals that may have different consequences. This aspiration is the reason why many of these buildings consider equally the built and the void space they delimit or control. Spaces may be void because of something physically close to them, but also due to something that, due to the fact it goes through spaces and scales, carries plenty of signs that come from a collective imaginary and its permanent subversion. Inside a factory, in a building that can be confused with a wall, in the multipurpose space of a market, there are voids conceptually created through the dramatization of possible connections with the territory. They can all be associated with something that, from the design point of view, can be frugal but translates programmatic and formal experiments which feed from an ambitious spatial and territorial experience. In the peninsular northwest there is an increasing interest from private actors in associating their commercial plans to these spatial and territorial experiences. The placement of new commercial units does no longer justify itself through the number of potential customers in the surrounding areas, accessibility or parking spots. The new commercial buildings try to become important pieces in this new system of public spaces and, thus, take part in the positive change of the territory. They appear more and more associated with new programs and this way stop being seen as fragments that bear a generic spatiality frequently serviced by a poor road system. In the context of this change it could be said that going from a model of big commercial spaces to a model based on the scattering of medium-sized ones, allows us to restore proximity levels and re-establish a system of urban micro-polarities.

5. Sustainability and durability of the system and not the fragment

The close relationship this system of public spaces establishes with the territory contributes to a new look over landscape infrastructures and over a "technological landscape"⁹. There are imprints of economical actors and their technological artefacts in the landscape, but also of a small and complex land structure. Fertile lands structured by water lines, which even today promote a diffuse occupation of the territory, reveal processes of artificiality of the landscape strongly linked to the main hydrographical basins. When considering such a complex process of artificiality and control over the landscape it is reductive to associate the system of public spaces with visions that limit the theme of sustainability and of durability to low-tech lookalike interventions. The distance between this territorial system and a low-tech vision of the sustainable and the durable serves as a warning to the need to clear any misunderstandings, namely those that result from the notion that both concepts, per se, correspond to a project of society or, simply, to a project.

Each space should be seen as a part of a system which, for instance, manipulates water lines in a positive way. By producing energy, keeping and redistributing water within fertile lands, and supplying it to distant places, we can assure ways of populating and possibilities of sustainable permanence which may help us rethink some of the rehabilitation strategies. This rehabilitation will, most likely, protect the processes, artefacts, and environments that can be rediscovered by going through its system of public spaces. To think about the sustainable and the durable as something implicit to this territorial system is essential to prevent a course of action that, due to its extreme artificiality, usually keeps under a low-tech façade highly restricted places which, paradoxically, survive thanks to sophisticated and quite expensive technological environmental control systems.

Conclusion

Considering that a big part of the diffuse territory of the peninsular northwest keeps a tight link with the concept of 'urban field'

described by Pierre Donadieu¹⁰, it is, then, only natural to think about the public space as a system which highlights its multiple qualities and specificities. This is the only way to overcome the readings that just report the losses from the last decades by establishing a correlation between them and ferocious processes of urbanisation, and to begin to highlight the territorial 'palimpsest' instead. A system of public spaces is increasingly taking the leading role in the Portuguese northwest Atlantic shore and in a clear advance towards the interior of the country through the hydrographical basins of Ave and Douro. It allows us to experiment with the territory beyond its programmatic areas. This system gives us a chance to read some of the most expressive territorial extracts, but also their main geographical elements and heritage. It values the current state of the territory, its landscape structures and its social complexity. It includes a sensitive grasp of the territory and, whenever it is necessary to imagine its future, it re-establishes the link between old urban centres and whatever is beyond them.

1. According to McLoughlin (1972, p.79) "(...) a system is not the real world but a way of looking into it. Definitions of systems therefore depend in part on the purposes and objectives for which they are to be used".
2. It means adding to the territory what Nuno Portas (2001, p.119) believes to be a strategy to reinforce centralities, "it is about making the image of unity of the whole recognisable within a system of complementary parts regardless of how diversified they are. Rather than through 'big' design it is through 'meta' design that one can match this objective – which, by the way, will never be either credible or viable unless it includes fairer processes of social cohesion".
3. Concept/expression used by landscape architect Pascal Hannellet that reinforces the need to ponder upon the qualities and attractiveness of territories beyond the city limits
4. In *El paisaje próximo: fragmentos del Vale do Ave* (PhD thesis presented at University of Minho, 2013), Marta Labastida uses the concept of promiscuity when referring to 'processes of transformation of the territory in which boundaries and time play an important role both regarding its construction and understanding'.
5. In *Revisões da Infraestrutura Viária do Território Desruralizado e Extensamente Urbanizado* (PhD thesis presented at University of Minho, 2015), Ivo Oliveira associates the concept of 'Strong Elements' with spaces

that stand out in the territory due to their scale, formal coherence and autonomy of the processes that produced them.

6. Places informed with a more apparent order and rationality, through which one can 'prepare' the return to the 'disorder' of the territory they are placed in. In *La sfera e il labirinto* (1980), Tafuri refers that architecture seems to have always moved between the sphere and the labyrinth, between permanence and change, structure and chaos.
7. In the Portuguese northwest these strong elements act not only as a counterpoint to Robert Venturi's reading, who in 1978 identified a series of monuments along the road, but also as a counterpoint to the current reading which restricts the concept of monumentality to big and open unbuilt spaces.
8. Nowadays it is possible to gather unbuilt and built spaces, with different characteristics and scattered over a significant part of the territory, through a large set of routes (Roman Route, Vinho Verde (Green Wine) Route, Douro's Route, Industrial Heritage Route, Lamprey Route, Convent Pastry Route, Hats and Footwear Industry Route, etc.)
9. Concept which, according to Marta Macedo's research *Projectar e Construir a Nação: Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX* (2012), is developed under the scope of the changes which took place in the 1800's regarding farming and territory in Alto Douro.
10. Pierre Donadieu uses the concept of 'campagnes urbaines' (1998) to reconcile and rethink the link between two kinds of spaces. The concept attributes a positive dimension to spaces with very distinct characteristics and of great complexity, and helps reconsidering the 'dichotomies city-countryside, urban culture-rural' world'.

References

- Labastida Juan, M. (2013), *El Paisaje Próximo. Fragmentos del Vale do Ave*, Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Tese de Doutoramento, (ed. Policopiada), Guimarães
- Oliveira, I. (2015), *Revisões da Infraestrutura Viária Local: O reconhecimento do Lugar Público no território desruralizado e extensamente urbanizado*, Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Tese de Doutoramento, (ed. Policopiada), Guimarães
- Portas, N. (2012), *Os tempos das formas: A cidade imperfeita e a fazer*. Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Guimarães
- Tafuri, M., (1980), *La Sfera e il labirinto: Avanguardia e architettura da Piranesi agli anni '70*, Einaudi, Turin
- McLoughlin, (1972), *Planification urbaine et régionale, une approche par l'analyse de systems*, Dunod, Paris

La metropoli come insieme complesso di città Osservazioni preliminari per la governance delle aree metropolitane

Marco Pietrolucci

Premessa

Città e metropoli non sono termini sovrapponibili, hanno piuttosto significati tendenzialmente conflittuali che non riguardano solo la loro diversa estensione territoriale piuttosto hanno a che fare con i principi della loro organizzazione.

La città rappresenta sempre di più la necessità delle relazioni di prossimità: è l'insieme dei luoghi sicuri perché quotidianamente presidiati dai propri abitanti, è l'espressione del bisogno di identità e di radicamento collettivo, è espressione complessa e stratificata delle comunità che l'hanno abitata nel tempo; la metropoli viceversa rappresenta lo spazio dello *slabbramento* dei rapporti di comunità, la *rottura* delle interazioni su base locale, in un certo senso rappresenta la *destrutturazione* dei luoghi del vivere condiviso. Le moderne metropoli nascono con il capitalismo, con la rivoluzione industriale e con la conseguente organizzazione degli insediamenti umani in maniera funzionale alle necessità capitalistiche: il modello della metropoli è la specializzazione e la divisione del lavoro, la sua rappresentazione nello spazio e nel tempo segue il modello economico che l'ha generata e che ha la propria forza nella specializzazione funzionale. Alla base della costruzione delle metropoli c'è la zonizzazione funzionale, o meglio la divisione della città in quartieri tipologicamente omogenei, che a partire dalla fine dell'ottocento ha definito la struttura della maggior parte delle metropoli europee. *Questa costruzione ha mostrato però nella contemporaneità un insufficiente grado di adattabilità ai bisogni umani e una generale incapacità di costruire complessità urbana. La divisione in aree omogenee, che nasceva da esigenze di carattere igienico, è del tutto venuta a cadere come esigenza pratica di divisione tra aree residenziali ed aree produttive nelle attuali metropoli postindustriali.* L'integrazione sociale e le stratificazioni funzionali proprie della città storica possono ricominciare a costituire uno dei punti di riferimento del progetto di riorganizzazione delle città metropolitane contemporanee ed è a partire da questo punto di vista che cercheremo di sviluppare il nostro ragionamento sulla governance delle aree metropolitane.

Il riassetto della geografia amministrativa delle grandi metropoli: definizione e sviluppo di nuove città municipali -microcittà- in luogo di territori-città composti da generiche periferie urbane

Le trasformazioni novecentesche e le dinamiche di urbanizzazione del dopoguerra segnate da una forte attrattività dei maggiori centri urbani hanno reso largamente obsoleto il disegno amministrativo dei principali Comuni italiani, che non hanno saputo registrare e opportunamente gestire la nascita e lo sviluppo delle grandi conurbazioni periferiche. I confini e le interdipendenze tra *centro* e *periferia* sono largamente mutati rispetto al passato: al rapporto tradizionale tra un unico *centro* e l'insieme indistinto di *periferie* si è sostituita nella maggior parte dei centri urbani maturi, la figura dell'*arcipelago*¹, caratterizzata da una molteplicità di centralità e da una forte diffusione urbana. Il territorio delle metropoli è un tutto urbanizzato, è un *territorio-città*².

Quello che fino agli anni sessanta poteva essere rappresentato come un organismo unitario, pur in presenza di salti e differenze qualitative e spaziali significative, tuttavia ancora schematizzabile come un *aggregato costruttivo complesso* sviluppato radialmente attorno a un *centro*, contrapposto a un territorio agricolo circostante marcatamente differente in termini di densità e di usi, è oggi un ben più complesso sistema di *interdipendenze* che agiscono su aree spesso molto vaste, rispetto alla quale i grandi problemi dell'organizzazione della vita collettiva (trasporti, servizi di cittadinanza, insediamenti produttivi, produzione e condivisione della conoscenza) si pongono e richiedono soluzione su scale territoriali differenti: alcuni a livello della stretta conurbazione centrale, altri a livello di una più ampia interdipendenza tra conurbazione centrale e centri esterni, altri lungo *corridoi* territoriali disegnati dall'infrastruttura viaria, ferroviaria e dalla logistica, altri ancora, infine, riguardano l'organizzazione di un ristretto numero di attività molto specializzate, comunque rilevanti, che richiedono un coordinamento e sviluppino interdipendenze in aree molto vaste.

La geografia amministrativa della maggior parte dei Comuni italiani, nella maggior parte dei casi disegnata sotto il fascismo, non ha ancora registrato questo passaggio ed è quindi del tutto superata³, in quanto espressione di un *modello lineare* di organizzazione urbana, fondato sull'idea che l'espansione e il funzionamento dei centri urbani avvenga per crescita ed attrazione del nucleo interno mentre nelle aree urbane più mature ovvero nelle *aree metropolitane* sono prevalenti i fenome-



Figure 1-2

Corona e raggi verdi.

Le immagini mostrano - a scala urbana e a scala territoriale - la nuova corona verde di Roma, che è possibile individuare intorno al nucleo centrale consolidato della città. Una lettura unitaria di questo insieme di spazi, oggi frammentati, sarebbe di grande utilità sociale, economica e di disegno urbano per l'intera città, potendo contribuire a fare emergere l'esistenza delle microcittà romane. Si tratta in realtà di una strategia di analisi applicabile a contesti metropolitani diversi.

ni di *spostamento dei pesi* tra insediamenti contigui; di congiungimento fisico di centri abitati un tempo distinti; di cambiamento delle attività di studio e lavoro e dei ritmi quotidiani delle persone, in ragione della *proliferazione delle centralità* che sono consustanziali al fenomeno metropolitano. Una ridefinizione dell'attuale sistema politico-amministrativo delle maggiori città in funzione del riconoscimento delle centralità che si sono sviluppate in ambito metropolitano è questione essenziale se vogliamo davvero mettere mano al ripensamento delle principali strutture urbane del nostro paese⁴

ed è piuttosto evidente e già ampiamente condivisa dalla letteratura scientifica sul tema, che la scelta del legislatore di fare coincidere la *città metropolitana* con i confini amministrativi delle Province non sia adeguata alla complessità dei problemi e delle ragioni che hanno spinto verso l'introduzione di questa nuova istituzione territoriale. Alcuni studiosi sostengono che non esiste più una vera e propria *forma della città* perché è l'intero territorio ad essersi polarizzato e la città è diventata un *campo di forze*, un insieme di nodi da interpretare all'interno di un *territorio-città* da

governare attraverso l'istituzione delle nuove città metropolitane.

Secondo questo approccio, gli studiosi della città dovrebbero riflettere su una *forma urbanizzata nuova*, nella quale le distinzioni nette tra città e campagna, tra centro e periferia tendono a rimescolarsi, creando di volta in volta fratture o zone grigie di intersezione, sulla base delle tensioni e dei movimenti che attraversano i territori su più livelli. Le tensioni che attraversano il territorio determinano *localmente* la necessità di interventi progettuali per cui il *territorio-città* tende a diventare un insieme di *nodalità*.

A nostro avviso questo approccio, pur significativo, tende ad eludere un dato fondamentale che riguarda la questione della *struttura e della forma complessiva della città*, a tutte le scale, che non può essere un *risultato inatteso*, frutto della sommatoria di processi di natura locale. La forma urbana è infatti un elemento fondamentale di riconoscibilità e di identità che vale sia localmente che per l'intera unità urbana e, non ultimo, anche per il *territorio-città*.

Quando parliamo di *forma urbana* non intendiamo riferirci a geometrie esplicite che sarebbe inutile ed antistorico proporre ma ci riferiamo a quegli elementi, esistenti o di progetto, che attraversano il tempo delle costruzioni urbane rimanendo stabili (o quantomeno più stabili degli altri) e che forniscono la *struttura resistente* delle città e del territorio. La riorganizzazione della città tradizionalmente intesa e del *territorio-città*, a scale diverse, necessita comunque di un chiaro quadro ideale che va formalizzato nelle sue indicazioni di fondo, senza il quale qualsiasi operazione progettuale (fosse anche di carattere economico e relazionale) risulterà priva di un radicamento di livello urbano e territoriale e nelle necessarie ricadute spaziali tenderà ad aggiungersi alle altre aumentando il senso di confusione e di dispersione collettiva che l'istituzione delle nuove città metropolitane è in realtà chiamata a risolvere.

A fronte di così complesse questioni occorre però chiarire l'ottica con la quale affrontare i diversi problemi: se dare cioè priorità alle questioni *relazionali e funzionali*, potremmo dire di *efficientamento organizzativo* delle aree territoriali urbanizzate, orientando la ricerca e il progetto della *governance* alla ridefinizione delle principali reti di comunicazione e sviluppo tra le diverse centralità (quindi con un particolare accento sulle questioni relazionali -economiche delle diverse *geografie di costruzione* del territorio) o se subordinare questo obiettivo, (comunque utile e da perseguire nell'ottica della più appropriata definizione delle aree

metropolitane), alla *prefigurazione spaziale* di nuovi modelli di partecipazione democratica alla gestione delle città, che abbiano una loro struttura e forma territorialmente riconoscibile.

Se cioè l'istituzione della città metropolitana possa essere lo strumento per l'avvicinamento dei poteri di gestione e di indirizzo urbano alle comunità locali, e contemporaneamente il mezzo per una devoluzione verso l'alto del coordinamento di alcune attività di carattere prettamente territoriale (trasporti, rifiuti, gestione dell'acqua, ecc) prefigurando così un diverso modello territoriale, fondato sul riconoscimento spaziale delle diverse comunità che abitano il *territorio-città*, che animano il suo corpo nel cuore delle cosiddette *periferie generiche*, che sempre più spesso, in realtà, costituiscono la struttura non ancora riconosciuta delle centralità esistenti nel territorio, un insonne di centralità non adeguatamente formalizzate nello spazio del *territorio-città* e che appaiono spesso come caotici addensamenti di infrastrutture, di attività e di popolazione, che necessitano di una riorganizzazione sistemica, di un potenziamento relazionale, fondato su un chiaro disegno urbano e territoriale.

L'istituzione della città metropolitana deve diventare l'occasione per una diversa formalizzazione territoriale che possa prevedere ed includere il riconoscimento di nuove *entità territoriali* all'interno del magma pulviscolare e generico del *territorio-città*. Queste nuove entità che in un nostro recente studio sulla città di Roma abbiamo chiamato *microcittà*, sono le componenti strutturali primarie della riorganizzazione dello spazio pulviscolare del *territorio-città*, l'ossatura della sua articolazione policentrica, che passa attraverso il riconoscimento delle comunità urbane esistenti che sono dotate di un comune denominatore: ambientale, topografico, sociale, identitario⁵.

Una tale impostazione può condizionare la struttura stessa delle reti materiali e immateriali nella quale si dovrà articolare la gestione del territorio delle città metropolitane.

Cambiamenti d'assetto istituzionale e cambiamenti fisici nell'organizzazione dei territori-città: l'esempio italiano dei liberi comuni nella gestione dello spazio della città e dei territori extraurbani

A questo punto, non è del tutto inutile alla nostra riflessione, ricordare che le *città metropolitane* sono state definite dal legislatore come enti di area vasta⁶, le cui finalità, per legge, riguardano principalmente lo sviluppo strategico del territorio, la promozione e la gestione integrata dei servizi,

delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, la cura delle relazioni istituzionali oltre che delle relazioni internazionali con le Città metropolitane degli altri paesi europei⁷. Nella norma non c'è, quindi, una esplicita indicazione che riguardi il riordino urbanistico-territoriale degli spazi della cosiddetta *città diffusa* nei quali, spesse volte al di fuori della programmazione urbanistica o comunque a margine di questa, si sono radicate attività e centralità inattese che stiamo cominciando a riconoscere e che costituiscono il cuore delle relazioni da governare: non c'è una esplicita indicazione di riordino e di riorganizzazione amministrativo-gestionale dei *territori-città*, eppure tutti sappiamo che è a quell'universo, a quella nebulosa urbana, che la norma si rivolge. Al momento, inoltre, per le dieci *Città metropolitane* di cui è prevista la costituzione nella legge⁸, il dominio territoriale di riferimento è quello delle Province. Una attribuzione che appare a molti studiosi generica⁹, mentre è opinione comune che essa avrebbe dovuto seguire criteri specifici, anche diversi, per le diverse situazioni urbano-territoriali, allargandosi o restringendosi a secondo delle attribuzioni e dei compiti da svolgere, dei territori diversamente urbanizzati, delle morfologie e delle relazioni da prendere in considerazione.

Una nuova istituzione come la *città metropolitana* che, in sostituzione di competenze provinciali rigide, presuppone la definizione di una nuova *governance territoriale* è per definizione una istituzione aperta all'innovazione, che non è mai uguale a se stessa: la *governance* è ricerca di nuovi equilibri, espressione di relazioni territoriali che si dislocano nello spazio in modi sempre diversi.

Questo aspetto controverso della istituzione delle città metropolitane, che riguarda la sua definizione territoriale e che gli studiosi sono chiamati a riempire di senso, non è un aspetto secondario. Se lasciamo che la città metropolitana appassisca in una *rivoluzione istituzionale di facciata* che, in altre parole, sostituisca solo nominalmente le Province, senza assicurare innovazione nel coordinamento degli assetti territoriali, saremo di fronte all'ennesimo fallimento, tanto più grave per il fatto che l'Europa, come è noto, sull'organizzazione delle città metropolitane sta puntando, allocherà risorse e competenze¹⁰.

Occorre quindi un grande sforzo collettivo, su base locale-regionale, data la complessità del territorio italiano, per fare in modo che la costituzione delle *Città metropolitane* implichi la ridefinizione degli ambiti urbano-territoriali in cui sono esplosi i corpi più maturi delle nostre città, una ridefinizione finalizzata a una maggiore efficacia ed

efficienza del governo del territorio, fondata sulla chiarezza delle sue strutture, sulla formalizzazione degli obiettivi di rigenerazione, piuttosto che su una non appassionante e non ben chiarita sostituzione nominale e amministrativo-istituzionale. Sappiamo che queste riflessioni sono coerenti con lo spirito della riforma e del legislatore: si tratta quindi di contribuire a fare chiarezza partendo dalla definizione degli ambiti territoriali che la stessa norma, secondo un meccanismo complesso, prevede flessibili¹¹.

E' evidente che l'adeguatezza dell'ambito territoriale dipenderà dalle reali competenze che, con l'introduzione della città metropolitana, si vorranno devolvere da una parte verso l'alto (dagli attuali *Comuni* verso la *Città Metropolitana*) e dall'altra verso il basso: dagli attuali *Comuni* verso quelle Comunità locali di nuovo riconoscimento che chiamiamo *microcittà* oltretutto di tutte quelle competenze che dalla Regione potrebbero passare nel dominio della Città metropolitana.

Senza entrare nel merito dell'attribuzione delle diverse competenze la cui chiarezza è però fondamentale per disegnare innovazione nelle nuove geografie territoriali, mi pare importante affermare, come principio generale, che la *Città metropolitana* dovrà sapersi confrontare con problemi non solo di natura istituzionale ed economica, che hanno fin qui imbrigliato e reso opaco il processo di avvio di questa nuova istituzione, quanto piuttosto indicare, attraverso un ampio dibattito sulle diverse opzioni di devoluzione verso il basso e verso l'alto, la natura sociale e culturale di questa riforma, con la chiara consapevolezza di dove procedere, in un momento così difficile come quello che attraversiamo, verso il rafforzamento dei legami democratici tra *le comunità* e i *territori-città*, legami che sono alla base di qualunque sviluppo.

Da questo punto di vista vorrei proporre, alla vostra attenzione, una ipotesi di lavoro che nasce da alcuni studi che hanno preceduto queste riflessioni e che riguardano in particolare il territorio romano ma che possono costituire un riferimento metodologico generale. Il territorio romano è, come è noto, uno spazio abitato da molti millenni, universalmente conosciuto per la sua complessità e lunga stratificazione: ha subito, negli ultimi sessant'anni, (un tempo infinitamente breve rispetto alla lunga durata della sua storia), una profonda trasformazione, la cui maggiore evidenza è che Roma, descritta fin dalle origini della sua storia come polo solitario, emergente dal profondo deserto della *campagna romana* è, oggi, una costellazione di centri urbani di medie dimensioni, vere

e proprie *microcittà*, se confrontate con la *Grande Città Metropolitana* in discussione, agganciate ed innervate alla sola infrastruttura che le collega e le rende vitali, il Grande Raccordo Anulare. L'infrastruttura circolare, nata nell'immediato dopoguerra, ha definitivamente polarizzato l'intero spazio circolare del territorio romano spezzando la continuità radiale dei tracciati storici germinando una serie di attività e nuclei urbani sempre più attivi nel suo alone¹².

Roma può essere un laboratorio interessante per mettere a fuoco le problematiche organizzative della *città metropolitana* connesse alla complessità del territorio italiano perché nel suo spazio si intrecciano la maggior parte dei problemi e delle questioni che la *città metropolitana* è chiamata a risolvere, non ultima la questione del riordino delle competenze¹³ che, nello spazio anulare della *Città del Grande Raccordo Anulare, vero baricentro fisico-funzionale dell'area metropolitana di Roma*, vede la massima dissipazione possibile di funzioni e competenze. Immaginare di rendere minimamente più razionale la gestione dell'ambito anulare significherebbe chiarire molte delle questioni sulle competenze della città metropolitana che appaiono astratte e squisitamente istituzionali mentre hanno una ricaduta molto forte su territori che non siamo minimamente in grado di indirizzare anche per la complessità e l'intreccio delle competenze (anche da questo punto di vista la città del Grande Raccordo Anulare è esemplare).

Il nostro punto di vista è che i Comuni maggiori come Roma debbano sciogliersi in favore della città metropolitana (come è successo per Londra), essere cioè amministrativamente suddivisi in unità urbane minori (che possiamo chiamare *microcittà o nuovi municipi metropolitani*) i quali possono ben svolgere quelle attività di organizzazione degli spazi di prossimità che sono, come dicevamo all'inizio, il cuore delle città e la loro anima, che sono espressione del bisogno di identità e di radicamento collettivo e che rappresentano sempre di più la necessità di una loro autonomia di gestione e di indirizzo.

Questo processo di devoluzione verso il basso va accompagnato ad una perimetrazione definitiva di ciò che può essere considerato urbano (in funzione delle densità, delle attività e della programmazione urbanistica). Occorre in altre parole attivare una estesa campagna di perimetrazione dei fatti urbani, macro e micro, pulviscolari ed areali, che si sono determinati intorno alle città, che restituisca con chiarezza ciò che va considerato urbano e ciò che non può esserlo e che in virtù di un auspicato arresto del consumo di suolo, non lo po-

trà diventare in una prospettiva di medio-lungo termine. Il dominio dei fatti urbani dovrebbe essere affidato alle comunità locali perché possano autonomamente gestire le questioni di prossimità mentre il territorio esterno dovrebbe essere gestito da una diversa autorità.

La suddivisione tra dominio dei fatti urbani e dominio dei territori esterni rispetto a ciò che consideriamo propriamente urbano non deve entrare in contraddizione con la realtà del *territorio-città*, con l'esperienza della *città diffusa* che ci restituisce uno spazio tendenzialmente tutto urbanizzato: viceversa è una leva che può permetterci di mettere a fuoco, in quel mondo confuso e pulviscolare, delle differenze sottili ma profonde che consentano di ricominciare a parlare di struttura e di forma dei nostri territori nessun modello di riorganizzazione e di sviluppo urbano è possibile.

Il riferimento modellistico, con le dovute differenze, è all'epoca dei Comuni, dove le libere città erano organizzazioni di uomini e spazi gestiti da associazioni di cittadini mentre il territorio esterno apparteneva ad una diversa amministrazione: il dominio delle infrastrutture e delle reti, materiali ed immateriali, può essere devoluto alla città metropolitana così come la tutela e la valorizzazione del patrimonio ambientale esterno ai centri abitati: quello che oggi manca è una idea di struttura e di forma del territorio che insieme siamo chiamati a chiarire, rinforzando lo spirito di comunità e la coesione sociale che sono alla base dell'identità urbana delle parti più significative delle nostre città.

1. Calafati, Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia, Roma, Donzelli 2009
2. G. Caudo recentemente ha usato il termine di città-territorio, usando in modo nuovo un'espressione utilizzata già negli anni settanta. Anche ad evitare incomprensioni e ambiguità io preferisco parlare di territorio-città. Tra gli altri anche W. Tocci ha preso posizione in questo dibattito a favore di una lettura territoriale dei fatti urbani. Vedi G. Caudo, Roma, città territorio in: Fuori Raccordo a cura di C. Cellamare, Donzelli, 2016 e anche, dello stesso autore, Roma e la forma della città, in M. Pietrolucci, Verso la realizzazione delle microcittà di Roma, Skira, 2016. Il primo ad accorgersi del cambiamento del territorio romano e a registrarlo in progetto è stato F. Purini. Vedi F. Purini, Le Città immaginate: un Viaggio in Italia. Nove Progetti per Nove Città. Vol. I° e II°, Electa, 1987 e più recentemente F. Purini, Il Grande Raccordo Anulare come sistema di nuovi luoghi urbani, Skira, 2016, op. cit
3. E' dal 1990 che il legislatore sta cercando di rimettere ordine in questo campo senza grandi

risultati. Vedi W. Tocci, Roma, non si piange su una città coloniale, Goware, 2015

4. G. Caudo, Roma, città territorio in: Fuori Raccordo a cura di C. Cellamare, Donzelli, 2016
5. M. Pietrolucci, Verso la realizzazione delle microcittà di Roma, Skira, 2016. All'interno del volume i contributi di: G. Caudo, F. Cellini, D. Modigliani, F. Purini
6. Oggi siamo a più di vent'anni dalla legge n.142/1990 in tema di "Ordinamento delle autonomie locali", che si distinse per un forte tentativo di riordino degli Enti locali, rilanciando, tra i vari provvedimenti, anche la realizzazione della Città metropolitana. A quel tempo il legislatore aveva previsto l'istituzione delle Città metropolitane quali enti intermedi concorrenti per territorio e funzioni alle Province, ma, a differenza di queste ultime, insistenti su aree omogenee per cultura, economia e vocazione commerciale. Non era all'epoca infatti prevista, come oggi, la contestuale soppressione dell'Ente Provincia. Nel nostro Paese, secondo quanto stabilito dalla legge n.56 del 7 aprile 2014 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni" e dall'art. 114 della Costituzione, il nuovo Ente "Città metropolitana" subentra alle Province, ne esercita le funzioni, ne assorbe il patrimonio, le risorse ed il personale. La legge prevede altresì che il territorio della Città metropolitana coincida con quello della Provincia omonima, ferma restando la possibilità dei Comuni limitrofi di aderirvi. Le Città metropolitane espressamente previste dalla legge sono nove: Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Torino e Venezia, oltre alla Città metropolitana di Roma Capitale
7. Si riporta per maggiore chiarezza l'articolo della legge n.56/2014 nota come legge Delrio che riguarda le competenze delle città metropolitane in particolare l'art.44: A valere sulle risorse proprie e trasferite, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e comunque nel rispetto dei vincoli del patto di stabilità interno, alla città metropolitana sono attribuite le funzioni fondamentali delle province e quelle attribuite alla città metropolitana nell'ambito del processo di riordino delle funzioni delle province ai sensi dei commi da 85 a 97 del presente articolo, nonchè, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, le seguenti funzioni fondamentali: a) adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza; b) pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e

all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano; c) strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano. D'intesa con i comuni interessati la città metropolitana può esercitare le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio e di organizzazione di concorsi e procedure selettive; d) mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano; e) promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, anche assicurando sostegno e supporto alle attività economiche e di ricerca innovative e coerenti con la vocazione della città metropolitana come delineata nel piano strategico del territorio di cui alla lettera a); f) promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano. art.45. Restano comunque ferme le funzioni spettanti allo Stato e alle regioni nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione, nonchè l'applicazione di quanto previsto dall'articolo 118 della Costituzione

8. La legge Delrio n. 56/2014 prevede la nascita delle città metropolitane di: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria più Roma, disciplinata però dalla legge sulla Capitale
9. Gli stessi studi commissionati dal legislatore ne fanno ampia menzione. Tra gli altri vedi: I dossier delle Città Metropolitane: Città metropolitana di Roma, a cura di Giovanni Vetrutto, I edizione, marzo 2017, Dara Edizioni Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento per gli Affari regionali e le Autonomie. Interessante anche la lettura di: Orientamenti e reazioni degli attori istituzionali e politici alla realizzazione della Città metropolitana milanese, a cura di Luciano Fasano, Nicola Pasini, Marta Regalia, XXVIII Convegno SISP, Perugia, 11-13 settembre 2014
10. Calafati, La costruzione dell'agenda urbana europea e italiana, (a cura di.), Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia, Roma, Donzelli 2014. Non ha avuto seguito lo sforzo in questo senso che si legge in: Ministro per la Coesione Territoriale, Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana, Roma, 2013
11. Il legislatore pare aver voluto esplicitamente tenere conto della forte variabilità del fenomeno urbano nel nostro Paese, nel prefigurare un sistema flessibile di perimetrazione dell'area territoriale di riferimento per ciascuna delle nuove autorità metropolitane istituite per legge. Il comma 6 della legge individua come area territoriale di riferimento, come è noto, quella dell'ex provincia; ma nel secondo periodo dello stesso comma lascia impregiudicate le libere scelte delle comunità di riferimento, consentendo a Comuni o gruppi di Comuni di "uscire" o "entrare" dall'area, seppure secondo la complessa procedura ordinaria di cui

all'art. 133 della Costituzione. In generale, lo stesso fenomeno metropolitano nel mondo, evidenzia uguale flessibilità nelle modalità istituzionali e di definizione amministrativa. In Francia, ad esempio, la realizzazione di strutture istituzionali atte a governare le aree metropolitane ha proceduto lungo un doppio binario ("Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles", promulgata il 27 gennaio 2014): da un lato, Toulouse, Lille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Rennes, Rouen, Grenoble, Montpellier e Brest sono state trasformate in métropoles con l'obiettivo di rafforzarne lo sviluppo economico, sociale e culturale, mentre Parigi, Lione e Aix-Marseille-Provence (già riconosciute come città metropolitane dalla Legge n. 82-1169 del 1982) diverranno città metropolitane a "statuto particolare", cioè con particolari, allargate e rafforzate competenze per promuoverne lo sviluppo, la sostenibilità e la competitività e dotate di Sindaco, Consiglio e Giunta metropolitana. In Germania, al contrario, non esiste un vero e proprio riconoscimento giuridico di Enti locali quali le Città metropolitane, ad eccezione di Amburgo, Berlino e Brema che hanno però uno status giuridico a sé stante, essendo al contempo Land regionale ed Ente locale, una sorta di Città-Stato. Nemmeno in Spagna le Costituzioni (nazionale e regionali) prevedono un riconoscimento giuridico delle Città metropolitane, eccetto che per Barcellona. Tuttavia, le Comunità autonome di Catalogna e Madrid hanno trovato modalità alternative ed associate per gestire le proprie competenze ed erogare servizi.

12. vedi D. Modigliani, Il Grande Raccordo Anulare e la città metropolitana, in Verso la realizzazione delle microcittà di Roma, Skira, 2016, op. cit
13. Vedi M. Pietrolucci, La città del Grande Raccordo Anulare, Gangemi, 2012. In riferimento alla sola rete infrastrutturale le competenze sono dell'Anas (per il GRA), della Provincia (per tutte le strade statali esterne al GRA), del Comune di Roma (per tutte le strade statali interne al GRA), delle Ferrovie dello Stato (per le linee ferroviarie) ma anche Cotral (metropolitana) e ATAC.

References

- Calafati, A., (2009), Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia, Donzelli, Roma,
- Calafati, A., (2014), (a cura di), La costruzione dell'agenda urbana europea e italiana, Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia, Donzelli, Roma.
- Caudo, G., (2016), Roma, città territorio in Fuori Raccordo, a cura di C. Cellamare, Donzelli, Roma.
- Cellini, F., (2016), Strade e Paesaggi, in M. Pietrolucci, Verso la realizzazione delle microcittà di Roma, Skira, Milano.
- Ministero per la Coesione Territoriale, (2013), Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana, Roma.
- Modigliani, D., (2016), Il Grande Raccordo Anulare e la città metropolitana, in op.cit., Skira, Milano.
- Pasini Nicola, Fasano Luciano, et altri (a cura di), (2014), Orientamenti e reazioni degli attori istituzionali e politici alla realizzazione della Città metropolitana milanese, XXVIII Convegno SISP, Perugia.
- Pietrolucci, M., (2016), Verso la realizzazione delle microcittà di Roma, Skira, Milano.
- Pietrolucci, M., (2012), La città del Grande Raccordo Anulare, Gangemi, Roma.
- Purini, F., (1987), Le Città immaginate: un Viaggio in Italia. Nove Progetti per Nove Città. Vol. I° e II°, Electa, Milano.
- Purini, F., (2016), Il Grande Raccordo Anulare come sistema di nuovi luoghi urbani, Skira, 2016, op. cit.
- Tocci, W., (2015), Roma, non si piange su una città coloniale, Goware, 2015
- Vetrutto, Giovanni, (2017), (a cura di), I dossier delle Città Metropolitane: Città metropolitana di Roma, Dara Edizioni, Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento per gli Affari regionali e le Autonomie, Roma.

Città Domiziana

Il caso studio di Torre di Pescopagano, da insediamento turistico di seconde case a periferia degradata e abbandonata dell'area metropolitana di Napoli

Salvatore Porcaro

Il tema generale

La Città Domiziana

A partire dagli anni Sessanta, la costa a nord di Napoli, dal monte di Cuma al fiume Garigliano, ha subito una violenta e repentina trasformazione. In poco più di vent'anni un patrimonio naturale di notevole pregio, costituito dalla tipica vegetazione della macchia mediterranea, che era stato riconosciuto e tutelato da una legge nazionale nel 1965, è stato del tutto cancellato per far posto a una moltitudine di insediamenti residenziali di seconde case estive.

Un processo che ha preso il via dall'iniziativa di alcuni imprenditori che hanno realizzato i primi villaggi turistici residenziali lungo la costa, ma che ben presto ha visto come protagonisti migliaia di persone che, sulla spinta di un benessere economico che ha caratterizzato l'Italia di quegli anni, hanno investito i propri risparmi per acquistare terreni, costruire case e trascorrere le vacanze estive a pochi chilometri dai luoghi dove risiedevano stabilmente.

Un'azione collettiva e diffusa, realizzata al di fuori di qualsiasi piano urbanistico e senza le necessarie autorizzazioni previste dalla legge, resa possibile da uno Stato che non riuscì a porre un freno all'abusivismo e che in molti casi fu complice di questa impietosa trasformazione. Una trasformazione che all'epoca fu vista come una forma di progresso e benessere, e per questa ragione fu sostenuta da molti leader politici, nazionali e locali, che videro nel turismo l'industria del Sud.

Un miraggio che ben presto però si rivelò falso. Le denunce, le inchieste giornalistiche, l'azione della magistratura aprirono un primo squarcio su ciò che stava accadendo. Ma furono gli stessi attori della trasformazione: i residenti estivi, già alla fine degli anni Settanta, a capire che quegli insediamenti

costruiti senza alcuna regola, privi dei servizi primari, non si sarebbero mai trasformati nell'eldorado che loro si immaginavano, e che sarebbe rimasti a lungo degli agglomerati di case senza alcuna identità.

Poi negli anni Ottanta, con l'arrivo dei terremotati e degli sfollati del bradisismo, questa percezione si trasformò bruscamente in una realtà e gli insediamenti cambiarono radicalmente e repentinamente la loro funzione e divennero un insieme di dormitori periferici dell'area metropolitana di Napoli. I nuovi residenti alimentarono un'economia non più incentrata sul turismo stagionale ma orientata ai nuovi bisogni che essi rappresentavano. Molte delle attività che aprivano solo nel periodo estivo rimasero aperte per tutto l'anno e altre realtà si insediarono nel territorio. La presenza dei terremotati diede un nuovo slancio anche all'attività edilizia che alla fine degli anni Settanta aveva subito un leggero calo. Un impulso che fu alimentato anche dalla notizia che il governo intendeva legiferare per sanare gli abusi edilizi realizzati sull'intero territorio nazionale. Fu proprio in quel periodo che lungo la costa furono realizzate nuove villette unifamiliari a un piano, e la maggior parte delle palazzine residenziali a più piani. Cioè edifici concepiti per più nuclei familiari e pensati per essere abitati o affittati da residenti stabili.

Quando però gran parte dei terremotati ritornò nei paesi di origine o nei nuovi insediamenti realizzati a Napoli e a Pozzuoli, questo enorme patrimonio edilizio realizzato lungo la costa si trovò ad affrontare una nuova fase. Il vuoto lasciato dagli sfollati non fu colmato dal ritorno dei residenti stagionali. Anzi fu ulteriormente aggravato dall'inquinamento del mare, che in quegli anni toccò cifre allarmanti, dall'erosione della costa causata dall'estrazione abusiva della sabbia nel fiume Volturno e nell'entroterra, e dall'uso spregiudicato e criminale delle risorse ambientali.

In questo scenario drammatico di degrado e abbandono, fecero la comparsa i primi immigrati provenienti dall'Africa. In un primo momento gli immigrati si stabilirono nell'entroterra, nei casolari di campagna abbandonati, in prossimità dei campi agricoli dove lavoravano. Poi, anche a seguito di alcuni episodi di intolleranza da parte degli italiani che incendiarono alcuni insediamenti informali abitati dagli immigrati, si spostarono lungo

la costa dove trovarono dei proprietari ben disposti ad affittare e capitalizzare un investimento che altrimenti sarebbe risultato del tutto fallimentare. Gli anni Novanta per il litorale Domizio furono anche segnati dagli interessi delle criminalità organizzate che si concentrarono sul traffico della droga e sulla prostituzione. Le pinete divennero luogo di spaccio e consumo di droga e la Domiziana si trasformò nella strada dove centinaia di donne, provenienti prevalentemente dalla Nigeria, si prostituivano.

Un degrado sociale e urbano che ha continuato ad avanzare anche negli ultimi anni, spinto soprattutto dalla crisi economica che ha colpito migliaia di famiglie e le ha costrette a trasferirsi negli insediamenti lungo la costa. In alcuni casi andando ad abitare nella case estive che avevano costruito negli anni Settanta e Ottanta, in altri affittando appartamenti a basso costo. Una scelta che però ha finito per emarginare ancora di più coloro che erano stati colpiti dalla crisi economica, allontanandoli da una rete familiare e amicale e dai luoghi di lavoro.

Il caso studio

Torre di Pescopagano

Tra le località che più sono state segnate da questo processo di trasformazione c'è Torre di Pescopagano. Osservare la sua vicenda può aiutarci a capire cosa è davvero successo in questi cinquant'anni di storia locale e svelarci, molto di più di altri luoghi, le dinamiche politiche, sociali e criminali alla base di questo processo.

Pescopagano è una località circoscritta e racchiusa tra due confini ben delimitati: la foce dell'Agnena e il cosiddetto Lago piatto, un'area umida protetta per accogliere le acque del fiume Volturno in caso di esondazione. Il suo territorio ricade in due comuni, il lato mare, detto anche Bagnara, fa parte di Castel Volturno, il lato interno di Mondragone e ha da sempre rappresentato l'estrema periferia di entrambi i paesi.

In passato il confine tra i due Comuni era la foce dell'Agnena che prima di sboccare a mare deviava verso sud e correva parallelamente al mare fino a collegarsi al Lago piatto, poi nel Novecento fu realizzato il drizzano e la vecchia foce perse qualsiasi funzione. Tanto che oggi è difficile individuarla e il territorio è senza soluzione di continuità.

L'appartenenza a due diversi Comuni segnò

la natura dei terreni. Quelli di Castel Voltur-
no erano stati bonificati tra l'Ottocento e il
Novecento, erano demaniali, destinati agli
usi civici e affidati ai comunitari per essere
migliorati. Gli altri erano privati, appartene-
vano a una famiglia di latifondisti di origi-
ni nobili, ed erano dedicati all'agricoltura e
all'allevamento di bovini.

Questa differenza fece sì che Torre di Pesco-
pagano e Bagnara si trasformarono seguen-
do modalità ben distinte. A Mondragone fu
presentato un progetto unitario che preve-
deva un sistema complesso di strade, private
ma di uso comune, che serviva un migliaio
di lotti di diversa dimensione, e destinava
alcuni spazi ad attività collettive, religiose
e sportive. A Castel Volturmo la trasforma-
zione avvenne a seguito di lottizzazioni dei
terreni destinati agli usi civici, con strade al
centro e lotti da edificare sui due lati, e che si
susseguono perpendicolari al mare a partire
da una strada consortile realizzata negli anni
50 per facilitare l'accesso ai campi agricoli.

Anche se questi cambiamenti interessaro-
no terreni di diversa natura, privati i primi
e demaniali i secondi, e furono promossi in
modo diverso, da un lato da unico privato e
dall'altro da una moltitudine di soggetti, in
entrambi i casi le trasformazioni avvennero
senza le necessarie autorizzazioni, prive dei
servizi primari e in aree lontane dai centri
urbani e destinate all'agricoltura.

C'è poi un altro aspetto, questa volta di carat-
tere sociale, che rende Torre di Pescopagano
un caso del tutto particolare. Proprio lì in-
fatti si sono verificati due importanti fatti di
cronaca che hanno riguardato la criminalità
locale e gli immigrati di origine africana. Il
primo negli anni Novanta quando un com-
mando fece irruzione in un bar di Pescopaga-
no uccidendo due persone e ferendone sei, e
poi una volta fuori del bar sparando contro
un'auto e uccidendo tre tanzaniani. Le inda-
gini dimostrarono che le ragioni dell'eccidio
erano riconducibili alla decisione del clan La
Torre, egemone a Mondragone, di non volere
lo spaccio nel proprio territorio.

L'altro fatto di cronaca è più recente, è acca-
duto qualche anno fa. Tutto è iniziato con
una lite tra un custode locale e un immigra-
to, il primo accusava il secondo di aver ruba-
to una bombola di gas. Nella lite il custode
ha avuto la peggio e il nipote per vendicarsi
è andato a prendere una pistola, ha sparato
all'immigrato accusato di furto e ha colpito

un connazionale che si era fermato ad aiuta-
re l'amico. Il ferimento a colpi d'arma da fuo-
co di due immigrati ha dato vita a una rivolta
della comunità africana contro l'abitazione
dei custodi con l'incendio dell'ufficio e di
una serie di autovetture.

Sono proprio questi aspetti geografici, am-
ministrativi, storici e sociali, che fanno di
questo microcosmo un oggetto di studio di
notevole interesse. Infatti osservando Pe-
scopagano è possibile ricostruire due vici-
nde urbanistiche ben distinte, ma entrambe
emblematiche, e che a scala diversa hanno
determinato le sorti dell'intero territorio
Domiziano. Da una parte la storia dei terreni
bonificati e destinati ai cittadini per essere
coltivati, che nell'arco di pochi anni sono
diventati oggetto di una speculazione diffu-
sa realizzata al di fuori di qualsiasi rispetto
dell'ambiente. Dall'altra il ruolo dell'iniziati-
ve di grandi proprietari terrieri o di impren-
ditori che hanno deciso di investire i loro
capitali in progetti di trasformazione urbana
anche al di fuori di piani che ne prevedessero
la realizzazione.

Inoltre è possibile mettere in luce i compor-
tamenti di due distinte amministrazioni, le
loro scelte politiche e urbanistiche, e le azio-
ni messe in campo per contrastare l'uso in-
discriminato del territorio comunale. E allo
stesso tempo confrontare gli esiti di queste
scelte amministrative, sia negli anni Sessan-
ta e Settanta, quando le trasformazioni erano
in atto, che dagli anni Ottanta in poi, quando
bisognava intervenire per sanare gli abusi,
riqualificare le aree, introdurre i servizi pri-
mari e rispondere alle esigenze dei nuovi
abitanti.

Si può raccogliere la storia dei residenti sta-
gionali e poi di quelli stabili, e capire cosa li
ha spinti a investire i propri risparmi, perché
decisero di realizzare case abusive in conte-
sti privi di servizi primari e qualità urbane,
quali furono le aspettative disattese che li
costrinsero ad abbandonare o non frequenta-
re quei luoghi. Cosa significò negli anni 80
trasferirsi stabilmente in insediamenti pen-
sati per essere vissuti stagionalmente. Come
questa presenza cambiò la natura di quei luo-
ghi e diede il via all'arrivo di nuovi abitanti
italiani e stranieri.

La presenza poi di una radicata comunità di
immigrati di origine africana, che risiede lì
dalla fine degli anni Ottanta, ci può aiutare
a individuare quali furono le ragioni che li

spinsero a vivere lungo la costa, quale fu il
rapporto con gli residenti stagionali e stabi-
li, come questo rapporto cambiò nel tempo
e se è vero, come dicono molti italiani, che
oggi sono loro i padroni del territorio. Si può
capire meglio la natura della loro presenza
lungo la Domiziana e comprendere se, come
sperano molti amministratori locali, sia lega-
ta solo al degrado del luogo e quindi tempora-
nea oppure se in questi anni la comunità
si sia davvero radicata e abbia messo le fon-
damenta per una presenza stabile lungo il
litorale.

Infine attraverso gli episodi di cronaca è pos-
sibile far emergere alcuni aspetti che in altri
contesti del litorale sono difficili da ricerca-
re. Le indagini della magistratura che si sono
concentrate su Torre di Pescopagano posso-
no rappresentare un archivio importante in
grado di descrivere in modo approfondito
quale ruolo ha giocato la camorra locale nel-
la gestione e il controllo del territorio, come
gli italiani e gli immigrati hanno convissuto
con questa presenza. E se questi ultimi siano
stati solo vittime delle azioni criminali, o se
una parte di loro, e in che misura, sia stata
complice dei clan locali o addirittura faccia
parte di organizzazioni criminali di carattere
internazionale, indipendenti e in lotta con
quelle locali per il controllo del territorio.

La ricerca in corso

Una storia collettiva

La storia della Città Domiziana sebbene sia
di dominio pubblico non è mai stata ogget-
to di un'indagine sistematica. Se si esclude
il racconto di Mario Luise, sindaco di Castel
Volturmo negli anni Settanta e Novanta, che
rappresenta una testimonianza critica degli
anni in cui è stato amministratore, e alcune
inchieste giornalistiche che hanno riguar-
dato soprattutto la criminalità organizzata o
singoli episodi di abusivismo edilizio, come
il caso del Villaggio Coppola Pinetamare.

La ricerca che si sta conducendo si pone l'o-
biettivo di ricostruire le vicende storiche, so-
ciali e urbanistiche di Torre di Pescopagano
attraverso il racconto orale, dando voce agli
abitanti di questo microcosmo. Una storia
collettiva in cui emergano le storie indivi-
duali, i sogni realizzati e quelli infranti, le
aspettative disattese e la realtà del presente,
le preoccupazioni per il futuro e le istan-
ze di cambiamento. Un racconto a più voci
che aspira ad essere anche un affresco di cin-

quant'anni di storia della Città Domiziana raccontato a partire dalle vicende umane di una piccola comunità locale. Per raggiungere questo obiettivo sono state realizzate delle lunghe interviste ai protagonisti di questa vicenda. Si è iniziato con i primi residenti stagionali che negli anni Settanta costruirono la casa al mare, raccogliendo le testimonianze di coloro che hanno continuato a frequentare la località nei periodi estivi, e di chi invece a seguito del degrado ha deciso di spostarsi in altre località e ha venduto, affittato o abbandonato la propria casa.

Completata la raccolta di questo primo gruppo di testimonianze ci si è soffermati sulla storia delle famiglie che si sono trasferite a Torre di Pescopagano negli anni Ottanta in cerca di una qualità di vita migliore e con il desiderio di vivere in una casa indipendente. Famiglie che hanno preferito allontanarsi dai centri urbani per far crescere i loro figli in ambienti più spaziosi e a contatto con la natura.

Insieme a queste storie si sono raccolte anche quelle delle famiglie che sono arrivate a Torre di Pescopagano non per scelta, ma in seguito alla perdita della loro casa causata dal terremoto del 1980 e del bradisismo di Pozzuoli degli anni Ottanta. In particolare ci si è soffermati sulle vicende di coloro che hanno deciso di restare a Pescopagano e di non ritornare nei luoghi di origine o negli insediamenti costruiti nelle periferie di Napoli e a Monteruscello per dare ospitalità a chi aveva perso la casa.

Dopo i "pionieri", i residenti stabili, i terremotati e gli sfollati, la ricerca si è concentrata sui proprietari di seconde case che negli anni Novanta, per ragioni familiari e/o economiche, hanno trasformato la residenza estiva in una stabile. Insieme alla storia di chi è andato a vivere nei luoghi dove un tempo trascorreva le vacanze con la propria famiglia si sono raccolte anche le storie di coloro che per ragioni simili hanno investito i loro piccoli risparmi per acquistare una casa o pagare un affitto a basso costo. Famiglie che si sono trasferite a Pescopagano anche e soprattutto nella speranza che la zona nel tempo potesse migliorare e progredire.

L'indagine si è conclusa con la testimonianza di chi è arrivato negli utili quindici anni. Persone e famiglie che a causa della crisi economica non avevano più le risorse per vivere in città e sono state costrette a trasferirsi in

un luogo degradato, abbandonato e senza servizi. Tra queste si sono raccolte le storie di persone che hanno perso il lavoro, che non sono riuscite a trovarne un altro, e che non hanno alcun reddito perché non hanno ancora raggiunto l'età pensionabile. Persone che hanno una piccola pensione con la quale però a mala pena riescono a sopravvivere. Persone che hanno sempre lavorato in modo saltuario e a nero, e che negli ultimi anni non sono più riuscite a sostenersi con quel poco che guadagnavano. Persone che hanno commesso dei reati, che sono state in carcere e che una volta uscite, in attesa di reintegrarsi, si sono sistemate temporaneamente nella casa vuote di familiari e amici.

E poi gli Immigrati, quelli appena arrivati in Italia, e che a Torre di Pescopagano hanno trovato connazionali disposti a dargli ospitalità. Quelli senza permesso di soggiorno, che sono in Italia da molti anni, il cui progetto migratorio è miseramente fallito, che si sono rifugiati in casa abbandonate senza luce e acqua, e che trascorrono la loro giornata in case gestite da connazionali dove passano il tempo bevendo.

Completata la raccolta delle testimonianze, che sono state trascritte e editate, i brani selezionati andranno a comporre un racconto unico organizzato in parte in modo cronologico e in parte in modo tematico. Con l'idea di dare a questa storia una scansione temporale ben precisa che va dagli anni Sessanta agli anni Settanta, dagli anni Ottanta agli anni Novanta, dal Duemila a oggi. E per ogni arco temporale far emergere i temi prevalenti: la costruzione della casa al mare e le vacanze estive; la vita quotidiana dei terremotati e degli sfollati in un insediamento turistico; il quartiere dormitorio lontano dai centri urbani e privo di servizi; l'abbandono, il degrado e la miseria negli anni della crisi economica. Il racconto che emerge dall'insieme delle voci raccolte sarà poi correlato da un atlante, una rassegna stampa e da un repertorio delle inchieste della magistratura. Con l'atlante si cercherà di descrivere la storia urbanistica della località attraverso mappe e dati che ne descrivano l'evoluzione e l'involuzione, dagli anni Cinquanta a oggi. La rassegna stampa proverà invece a restituire quale sia stato il modo in cui l'informazione locale e nazionale ha descritto questa vicenda, con quale frequenza ha raccontato i fatti e quali di questi hanno prevalso nel racconto di cro-

naca. Il repertorio delle inchieste infine avrà il compito di far emergere attraverso l'analisi delle vicende criminali più rilevanti quanto abbia inciso sul futuro di questo micromondo il controllo della malavita e l'uso criminale e illegale delle risorse ambientali.

Lo "spazio" delle vacancies

Elena Pressacco

La città è il luogo nel quale più facilmente si possono osservare i grandi, ma anche i meno visibili, cambiamenti della storia della civiltà umana; nel suo ampliarsi, restringersi e modificarsi possiamo leggere l'azione di diversi fattori sociali e culturali che da un lato permettono di comprendere le abitudini abitative di questa o quella cultura, in questo o quel periodo, ma dall'altro costituiscono le basi per il suo successivo sviluppo. Certamente una delle principali influenze per l'evoluzione delle città è data dalla relazione con i modelli e i cicli economici che si sono sin qui alternati e che inequivocabilmente hanno lasciato segni sul territorio.

La relazione fra architettura ed economia ha assunto in tempi recenti una maggiore rilevanza soprattutto in relazione alla crisi immobiliare del 2008. Diversi studi hanno indagato le reciproche influenze che intercorrono fra mercato immobiliare e disegno della città¹, cogliendo elementi di dipendenza e autonomia fra lo sviluppo urbano e gli scarti di valore del terreno. Altre volte il punto di vista si è ribaltato e la città è stata vista come luogo nel quale si condensano le attività di mercato (Calafati 2013): l'agglomerato urbano non è visto solo come uno scenario passivo, ma come oggetto mutevole che si adatta alle esigenze del sistema economico. La relazione fra questo tema e la crisi economica risulta maggiormente evidente in quegli studi che provano a ricostruire e rileggere le forme di reazione alla regressione e che si interrogano sui luoghi dell'abbandono e della riconversione (Bianchetti 2014). Il tema dell'abbandono e del riuso sono spesso il modo con cui architettura ed urbanistica affrontano il tema del vuoto di funzione all'interno della città.

Il tema che si vuole indagare in questo paper riguarda un fenomeno rilevante della città: la *vacancy*. Il fenomeno intreccia strettamente dimensione economica e spaziale ed è stato spesso associato, soprattutto recentemente, ad altre questioni, forse più eclatanti quali le *new towns* cinesi (Bonino)² o le *ghost cities* (Shepard 2015), ma anche alle *megacities* (Berg et Bjorner 2014) e allo *sprawl* america-

no degli anni 2000. E', tuttavia, un fenomeno ben più diffuso e spesso rilevante nella descrizione e osservazione della città contemporanea, sempre più influenzata dalle dinamiche economiche che vi si ripercuotono in vario modo: dal restringimento demografico dovuto alla crisi del settore industriale, alle migrazioni passando per le cicliche crisi economiche. Si tratta del risultato di dinamiche trasversali non assimilabili ad un singolo settore - sociale, culturale e soprattutto economico - le cui implicazioni spaziali e ambientali assumono un ruolo significativo nella comprensione di alcune situazioni urbane, non solo europee.

La Vacancy

Spesso il fenomeno della *vacancy* viene sovrapposto al concetto di *vuoto*³ senza distinguere fra dimensione spaziale ed aspetti funzionali. In realtà il vuoto in architettura è qualcosa di ben differente: è una scelta progettuale consapevole, che riflette una necessità di alternanza fra pieni e vuoti necessari per raggiungere il *climax*, sia alla scala edilizia che urbanistica. In altre occasioni il concetto di vuoto è stato identificato con un'assenza o carenza di utilizzo tale da svuotare di ogni significato lo spazio (Augé, 2009).

In realtà il fenomeno della *vacancy* è un fenomeno economico ben definito: esso si identifica con una percentuale di spazio (raramente indicata come superficie, quanto più spesso come numero di unità) costruito che, pur all'interno del mercato, non risulta allocato in un dato momento. In questo ampio insieme rientrano spesso, in maniera aggregata ed indifferenziata, immobili che sono stati immessi nel mercato con prospettiva di vendita o affitto, appena edificati ed in attesa di essere immessi sul mercato, in ristrutturazione, in attesa di demolizione, vuoti perché in attesa di un cambio di proprietà. Molti censimenti vi inseriscono le seconde case, le unità in ristrutturazione, quelle in attesa di accatastamento senza possibilità di scorporre e selezionare i dati. E' tuttavia un dato utilizzato a livello residenziale e commerciale quale indicatore utile per comprendere l'andamento del mercato in una determinata città o porzione di essa.

Per meglio comprendere come lo studio della *vacancy* possa aiutarci a comprendere la città diventa necessario affinare la definizione di 'unità vacante' riconoscendone le differenti

tipologie e relative specificità al fine di comprendere come riconoscere una piuttosto che l'altra componente in base a ciò che si vuole osservare.

Già a livello economico, la bibliografia disciplinare, riconosce diverse componenti: quella frizionale e quella strutturale. La prima è quella porzione di spazi non allocati fondamentale per mantenere il mercato fluido ed in movimento permettendo il perpetuarsi delle compravendite e la crescita del mercato immobiliare. In essa possiamo inserire la maggior parte delle categorie di immobili la cui presenza raramente impatta visibilmente sulla città. Tale componente fa normalmente riferimento ad un tempo di giacenza inferiore a sei mesi ma questo tempo varia, in maniera locale a seconda delle caratteristiche del mercato stesso. Il tempo risulta uno dei fattori significativi attraverso il quale si può definire la *vacancy* strutturale, che si definisce tale quando gli spazi non allocati restano tali per un tempo superiore ai sei mesi e quando sussiste una variazione radicale nelle esigenze di mercato. Questo crea una difficoltà del mercato di assorbire un determinato immobile che, a seguito di una elevata latenza sul mercato, inizia a degradarsi e diventare sempre meno appetibile.

La bibliografia offre una genealogia del tema utile a comprenderne le sfaccettature e la complessità. Inizialmente, negli anni sessanta, il concetto di *vacancy* venne adottato per studiare in generale gli squilibri tra domanda e offerta in specifici settori, quale quello automobilistico e quello delle attività non legali, ma raggiunse una maggiore rilevanza quando venne applicata al mercato del lavoro. Si iniziarono allora a definire alcune sfaccettature del fenomeno utilizzando alcuni aggettivi: "frizionale", "strutturale", "carente di domanda" e "ciclico". Più o meno negli stessi anni la medesima teoria, poi definita "*vacancy chain*" (White 1970), venne applicata alla pianificazione urbana, utilizzando il mercato immobiliare di New York quale caso studio. Il filone di ricerca avviato da quegli studi è oggi alla base delle analisi del mercato immobiliare contemporaneo (Couch et Cocks 2013).

Un altro aspetto centrale per comprendere il fenomeno è comprendere le sue determinanti. Rosen e Smith (1983) hanno sviluppato un modello relativo alla percentuale di *vacancy* naturale (Gabriel 2001, pp.122) simile alla

frizionale, in riferimento al mercato dell'affitto immobiliare. Sempre rispetto alle unità in affitto non allocate Gabriel e Nothaft (1988) ne hanno ipotizzato una percentuale "normale", sottolineando l'importanza del fenomeno nella variazione dei prezzi.

Ricerche successive hanno poi lavorato sui livelli "normali" di *vacancy*, in primo luogo rapportandosi col mercato degli uffici (Shilling et al. 1987). Nello specifico Grenadier (1995), ha basato il suo studio su venti città americane sottolineando come il fenomeno, con specifico riferimento ai livelli di equilibrio, debba essere analizzato prendendo in considerazione fattori locali piuttosto che quelli nazionali, alla cui scala componenti come il tempo risultano "insignificanti in comparazione". Questo approccio sottolinea l'importanza del contesto sociale, culturale ed economico anche in relazione a temi quali la proprietà, le abitudini locali, il sistema sociale, le dinamiche di pianificazione etc. Un lavoro dell'istituto SERC (Cheshire et al. 2015) ha recentemente identificato le restrizioni rispetto all'uso del terreno quali possibili cause di *vacancy*, andando poi a suggerire, un superamento del modello del "*opportunity cost effect*", ovvero la problematica del "*mismatch effect*" all'interno della quale domanda e offerta sembrano non riuscire ad incontrarsi. Questa ricognizione bibliografica è utile a comprendere come la definizione del fenomeno si sia progressivamente affinata ma anche a capire quali aspetti siano stati maggiormente studiati. Come anticipato in breve gli studiosi si sono per lo più concentrati su questioni di definizione e sull'identificazione delle determinanti, soprattutto in relazione al contesto socio economico e raramente in termini spaziali.

Vacancy e spazio

La città non è solo il luogo nel quale la *vacancy* può essere osservata ma anche un sistema complesso che da esso viene influenzata. Per questo motivo ritengo sia interessante affinare la conoscenza del fenomeno a livello spaziale.

Il fenomeno infatti influenza a diversi livelli i centri urbani, più o meno consolidati, ed indipendentemente dalle sue dimensioni. Non si tratta solo di una questione percettiva, come alcuni studi sugli spazi degradati hanno evidenziato⁴, ma d'uso degli spazi. Uno dei problemi che hanno portato



Figura 1 – mappa vacancy commerciali New York City (fonte www.vacantnewyork.com)

a questa mancanza è afferente alla descrizione, per lo più, quantitativa del fenomeno. Solo recentemente, alcuni studi, hanno tentato di sorpassare questi limiti attraverso diagrammi per analizzare il fenomeno nel suo contesto socio-economico attraverso mappe e ricognizioni fotografiche. In questi anni anche lo studio delle determinanti ha trovato sostegno nell'utilizzo di questi mezzi di rappresentazione per analizzare il fenomeno in relazione al "restringimento" della città (Couch e Cocks, 2013). La città presa in considerazione è quella di Liverpool all'interno della quale, dagli anni '90, si è dovuto fronteggiare uno spopolamento dovuto ad una contrazione del sistema industriale metropolitano ed una consecutiva recessione economica. In questo studio l'ausilio di mappe ha permesso di confrontare in termini spaziali e di posizione la situazione della *vacancy* all'interno municipalità. L'analisi è stata condotta in due momenti diversi, a distanza di un ventennio e a seguito dell'applicazione di alcune politiche sul territorio. Questo confronto ha permesso non solo di comprendere se le politiche fossero state efficaci, ma anche di comprendere la permanenza del fenomeno rispetto alle caratteristiche spaziali della città. Altri studiosi d'altra parte hanno osservato, in situazioni analoghe, che la *vacancy* può talvolta essere causa del deterioramento e abbandono di alcune parti della città (Keenan et al. 1999) e non unicamente un effetto di fattori esogeni.

Tuttavia, in relazione alle speculazioni edilizie, gli effetti della *vacancy* hanno reso più evidente l'incidenza sull'architettura, talvolta realizzando significative concentrazioni di spazi inutilizzati (Marcinkoski 2015). Analogamente, un recente studio sulla realtà spagnola (Hoekstra Vakili-Zad, 2009) ha messo in evidenza come l'alta percentuale di vani vacanti e l'aumento dei prezzi delle abitazioni (come fenomeno congiunto) co-

stituissero un paradosso giustificabile solo in riferimento a una serie di caratteristiche socio-economiche del sistema quali la cultura della proprietà, la storia delle migrazioni dalla campagna alla città, il ruolo della famiglia, le politiche di regolamentazione dell'affitto a tutela dell'affittuario.

Risulta interessante notare come il fenomeno possa essere mappato non solo in ambito residenziale ma anche commerciale ed essere presente in città estremamente vive, sia dal punto di vista culturale che economico. E' questo il caso del lavoro fatto su Manhattan a New York City mappata utilizzando i dati condivisi dalle agenzie immobiliari⁵. Questo lavoro rende evidente come, anche in questo contesto, il fenomeno risulta presente e inaspettatamente denso.

Dati ancora differenti emergono parlando di *new towns* e *new districts* nelle quali le percentuali di spazi non allocati risultano molto alte. Qui si delinea una sovrapposizione fra il fenomeno delle *vacancy* e quello delle *ghost cities* (Shepard 2015) che alcuni studiosi hanno tentato di valutare prescindendo dai dati statistici e cercando di attingere ad aspetti geomorfologici o percettivi (Xiaobin et al. 2017, Guanghua et al. 2015). Queste sperimentazioni sono nate dalla necessità di mappare casistiche per comprenderne la distribuzione del fenomeno sul territorio nazionale e la sua consistenza. Molti recenti studi sul tema hanno portato come esempi significativi città cinesi poiché, pur singolari se comparate a quelle europee o americane, si inseriscono in un contesto economico e demografico fertile per osservare il fenomeno. La necessità di residenze in Cina c'è, si stima che la popolazione urbana crescerà di 300 milioni di persone nei prossimi 20 anni. A seguito di un continuo svuotamento delle campagne alla ricerca di migliore lavoro, gran parte di esse dovranno essere accolte dalle città. Nonostante questo, la percentuale

di *vacancy* è oggi molto alta a livello nazionale (superiore al 20%, in America si attesta intorno al 4%). Come riporta Glaeser (2017) in una comparazione fra il ciclo immobiliare americano avvenuto nel 2010 e quello cinese in corso, si riscontrano alti livelli di *vacancy*, soprattutto nelle città considerate di terza e quarta fascia e più raramente in quelle di seconda, quasi per nulla nelle municipalità principali. Questi dati tuttavia non sembrano descrivere una situazione di "over supply" utile a comprendere le preferenze della popolazione (Burrows et Rhodes 1998). In alcune situazioni, infatti, la disponibilità di spazi non allocati e la loro distribuzione offrono una più vasta gamma di scelta concedendo ai compratori di scegliere valutando caratteristiche normalmente meno significative: reputazione del quartiere, livello sociale, instabilità futura del mercato immobiliare (Mumford et Power 1999). Gli studi condotti su città cinesi utilizzano per lo più metodi indiretti per la valutazione della *vacancy*, quali la percentuale di illuminazione notturna, derivanti da mappe della luce, o dati di movimento ottenuti dalla rielaborazione di big data riuscendo a ricreare una mappa parziale all'interno della quale è possibile valutare la posizione dei singoli casi studio.

Conclusioni

Come evidenziato dalla ricognizione bibliografica sin qui trattata, il tema della *vacancy* viene solo tangenzialmente affrontato nella sua descrizione e comprensione rispetto al territorio, quanto piuttosto come strumento per comprendere altri fenomeni: bolle immobiliari, migrazioni, andamenti del mercato etc. Le mappe vengono spesso usate in sostituzione ai diagrammi per visualizzare i risultati dell'analisi, più raramente esse vengono considerate strumenti alla base dell'analisi stessa. Una delle possibili evoluzioni nell'affrontare il tema potrebbe essere una lettura tipo-morfologica del fenomeno.

Questo significa in prima battuta riconoscere delle tipologie ricorrenti di aggregazione e distribuzione e la loro relazione (Caniggia G. Maffei G.L.; 1979) ma contemporaneamente prendere in considerazione i nessi di causalità fra le tipologie e le determinanti della *vacancy*. Il fenomeno si concentra attorno a specifici punti della città o può essere definito distribuito? In tipologie abitative con ambienti e parti in comune alle diverse unità

immobiliari aumentano o diminuiscono la presenza di *vacancy*? Città con specializzazioni maggiori presentano un decremento del fenomeno? Un'analisi in tal senso potrebbe inoltre, rivelare una prevaricazione da parte del mercato sull'architettura stessa che, non riportasse a delle ricorrenze nell'analisi di diverse tipologie, risulterebbe motore unico dell'allocatione delle unità immobiliari. D'altro canto un'eventuale ripresentarsi di alcune caratteristiche tipologiche, rielaborate e rivalutate rispetto alle caratteristiche socio-economiche del territorio su cui si trovano, potrebbero lasciare spazio all'architettura per agire sul mercato ed eventualmente migliorare il fenomeno stesso e la sua incidenza sulla città contemporanea.

1. Bertaud A. "The formation of a spatial structures: markets vs design". su <http://urbanizationproject.org>. 2014
2. Bonino Michele, Chinese New Towns: negotiating citizenship and physical form all'interno del progetto "La ricerca dei talenti", 2015-2017
3. Si intende qui fare riferimento al vuoto descritto in "Il Vuoto: riflessioni sullo spazio in architettura" di Espuelas Fernando
4. www.vacantnewyork.com
5. Si fa qui riferimento alla teoria sviluppata da Wilson e Kelling chiamata "Teoria delle finestre rotte" che sottolinea come il disordine urbano e vandalismo possano generare criminalità aggiuntiva e aggravare i comportamenti antisociali

References

- Kristof, F. S. (1965) "Housing Policy Goals and the Turnover of Housing", *Journal of the American Institute of Planners*, n. 31, pp. 232-45
- Conzen M.R.G. (1969) *L'analisi della forma urbana: Alnwick Northumberland, Milano, Angeli*
- Harrison, C. W. (1970) *Chains of Opportunity, System Models of Mobility, Organizations*, Cambridge, Harvard University Press
- Caniggia, G., Maffei, G.L. (1979) *Lettura dell'edilizia di base*, Venezia, Saggi Marsilio
- Rosen, K.T., Smith, L.B. (1983) "The price-adjustment process and the natural vacancy rate", *American Economic Review*, no. 83, pp. 779-786
- Shilling, J.D., Sirmans, C.F. (1987) "The price adjustment process for rental office space2 in *Journal of Urban Economics*, no. 22, pp. 90-100
- Gabriel, S.A., Nothaft, F.E. (1988) "Rental Housing Markets and the natural vacancy rate" in *AREUEA Journal*, no. 16, pp. 419-429
- Martí Arís, C. (1990) *Le variazioni dell'identità: il tipo in architettura*, Barcellona, CittàStudi
- Wheaton, W. C. (1990) "Vacancy, Search, and Prices in a Housing Market Matching Model" in *Journal of Political Economy*, vol 98, n 6, pp. 1270-92, December
- Grenadier, S.R. (1995) "Local and National Determinants of Office Vacancies" in *Journal of Urban Economics*, no. 37, pp. 57-71
- Burrows, R., Rhodes, D. (1998) *Pattern of neighbourhood dissatisfaction in England in Findings*, York, Joseph Rowntree Trust
- Mumford, K., Power, A. (1999) *The slow death of Great Cities? Urban Abandonment or Urban Renaissance*, York, YPS
- Keenan, P., Lowe, S., Spencer, S. (1999) "Housing abandonment in inner cities-The politics of low demand for housing" in *Housing Studies*, no. 40(5), pp. 703-716
- Gabriel, S. A. (2001) "Rental housing markets, the incidence and duration of vacancy, and the natural vacancy rate" in *Journal of Urban Economics*, no. 49, pp. 121-149
- Calafati A. G. (2009) *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma
- Thomas, W. per Global Investing (2010) "China Real Estate: a Boom or a Bubble?" report, April 8
- Spiro, K. (2011) *The City Shaped: Urban Patterns and Meaning Through History*, Londra, Thames & Hudson
- Bianchetti C. (2011) *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma
- Hoekstra, J., Vakili-Zad, C. (2011) "High vacancy rates and rising house prices: the Spanish paradox" in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 102, no. 1, pp. 55-71
- Couch C., Cocks M. (2013) "Housing Vacancy and the Shrinking City: Trends and Policies in the UK and the City of Liverpool" in *Housing Studies*, no. 28(3), pp. 499-519
- Wen, Y., Kaiji, C. (2015) "The Great Housing Boom of China" for Federal Reserve Bank of St. Louis, August 22, 2014
- Cheshire Paul, Christian A I Hilber, Hans R A Koster, "Regulating Housing Vacancies Away? the Paradoxical Effects of Mismatch" working paper for SERC Institute, July 27
- Marcinkoski C. (2015) *The city that never was*, New York, Princeton Architectural Press
- Guanghai, C., Liu, Y., Wu, Z., Wu, H. (2015) "Ghost Cities' Analysis Based on Positioning Data in China", Cornell University, November
- Shepard, W. (2015) *Ghost Cities of China: The*

Story of Cities without People in the World's Most Populated Country, London, Zed Books

- Oliveira, V. (2016) *Urban Morphology An introduction to the Study of the Physical Form of Cities*, Switzerland, Springer International Publishing
- Xiao, Y., Webster, C. (2016) *Urban Morphology and Housing Market*, Singapore, Springer
- Glaeser, E., Wei, H., Yueran, M., Andrei, S. (2017) "A Real Estate Boom with Chinese Characteristics" in *Journal of Economic Perspectives*, vol.31, no. 1, pg. 93-116, February
- Jin, X., Ying, L., Wei, S., Yuying, L., Xuhong, Y., Jingxian, T. (2017) "Evaluating Cities' Vitality and Identifying Ghost Cities in China with Emerging Geographical Data", *Cities*, n. 63, pg. 98-109, March

Arcipelaghi metropolitani e Città dell'architettura

Nicolò Savarese

Premessa

Tutti i discorsi sulla città, da molti anni a questa parte, soffrono di una carenza di apparati e modelli teorici coerenti e consistenti. Anche i contributi più autorevoli finiscono per rifugiarsi in dichiarazioni esortative o in letture ed analisi di tipo sociologico, in grado di cogliere solo i malesseri, le patologie, i loro sintomi e, come rimedio, la sostenibilità e la resilienza ovvero la capacità di resistervi e sopravvivere.

Il futuro della città dipende ovviamente da un gran numero di variabili, non solo fisiche, che possono essere analizzate attraverso lo strumentario sviluppato nel tempo dalle scienze regionali, ma che necessiterebbe ormai di essere implementato attraverso un più esteso ricorso alla scienza delle reti. Vi farò qualche accenno, ma mi interessa qui trattare principalmente gli aspetti riguardanti la forma città e le relazioni con i suoi utenti.

L'esperienza vissuta attraverso le ultime edizioni della Biennale dello Spazio Pubblico, è stata importante per giungere alla conclusione che, se in urbanistica un pensiero e un'azione pubblica ha da esserci, con qualche probabilità di successo, essa deve agire sugli spazi collettivi delle città e dei loro territori. Anche questa convinzione necessita però di un supporto teorico più forte, rifondato e ricentrato sull'idea che è la città quel sistema di funzioni e strutture relazionali di cui si serve la comunità per significare e comunicare un determinato sistema di valori; anzi è la città un'istituzione sociale, in quanto prodotto storico dell'azione collettiva degli individui che la abitano e la vivono. Tutto questo equivale a dire che il linguaggio attraverso cui si esprime qualsiasi azione individuale o attività sociale non è altro che la città e che gli individui che utilizzano questo specifico linguaggio, sono tutti coloro che la popolano, mettendo in relazione, coi loro movimenti e i loro gesti, le strutture e i segni architettonici che la compongono.

Sono perciò convinto che l'unico approccio oggi possibile ad una concezione

sistemica ed integrata della forma città e dell'architettura sia quello semiotico e che occorra riprenderne il timone proprio là dove i semiologi hanno fallito, ripartendo dall'ultimo contributo rilevante – quello di Aldo Rossi – ma invertendone il logo: la Città dell'Architettura.

Analisi ed interpretazione in chiave semiotica dei fenomeni urbani

La concezione della città, oltre che dell'architettura, come fenomeno leggibile sub specie semiotica non è certo nuova ed esistono alcune branche della semiotica che si occupano dello spazio antropizzato(1) ovvero delle pratiche urbane (performative, pubblicitarie, comportamentali, ecc.)(2) ovvero, tout court, delle immagini intese come testi visivi(3).

Abbandonata la concezione classica in favore della teoria relativistica dello spazio-tempo, anche lo spazio urbano non può essere più considerato un contenitore inerte, generico ed uguale per tutti, ma come un medium attraverso cui i suoi utilizzatori danno senso alle proprie azioni e le comunicano agli altri mettendo in relazione le varie entità fisiche e funzionali che compongono la città. Gestualità e motilità non sono espressioni soggettive aleatorie; esse vanno sempre rapportate ai rituali sociali che regolano e connotano vita e comportamenti di ogni individuo, dalla sua nascita alla sua morte(4). La partecipazione ai riti collettivi di una comunità stenta ad essere da noi riconosciuta come tale, ma non possiamo dimenticare che l'antica ritualità sociale si è conservata quasi intatta fino alla metà del secolo scorso e che miti e rituali che regolavano il ciclo dell'anno ed i comportamenti sociali della gente - il natale, l'epifania, il carnevale, la quaresima, la settimana santa – si conservano tuttora.

Di recente, nell'ambito di quella che suole definirsi "antropologia dello spazio", si è iniziato a leggere in chiave rituale anche tutta una serie di manifestazioni individuali e di massa contemporanee: dai concerti rock alle movide notturne, dai cortei politico-sindacali alle partite di calcio e allo shopping(5); essi rappresentano il corrispettivo, in termini performativi, delle mitologie contemporanee analizzate da molti semiologi. Nel rito, infatti, si coglie l'emergere del campo semantico di una cultura, non più solo a livello concettuale

ma anche comportamentale ed operativo, in quanto capace di conferire legittimazione sociale e valenza identitaria ad ogni tipo di pratica quotidiana. Gestualità e motilità, prodotte e rese visibili dagli attori urbani, devono perciò essere inquadrare in comportamenti socialmente codificati; in altri termini sono le città e le loro architetture, e più in generale l'intero territorio antropizzato, a proporsi come sistema significante e significato entro cui acquistano senso tutti i modi di comunicare per mezzo del corpo. Ogni nostra attività, individuale o collettiva, pubblica o privata, espressa attraverso la nostra gestualità e mobilità all'interno della città e del territorio, configura un insieme strutturato di informazioni indirizzate, coscientemente o no, ad altri attori urbani(6).

Tutto questo equivale a dire che la lingua attraverso cui si esprime un qualsiasi atto performativo (che abbia cioè a riferimento la *figura umana*) non è altro che la città, nell'accezione più comprensiva del termine, e che gli individui che la parlano sono tutti coloro che ci vivono, mettendo in relazione, coi loro movimenti e i loro gesti, i segni architettonici che la compongono.

Il rapporto esistente tra una città ed il suo uso da parte della cittadinanza è lo stesso esistente tra Lingua e Parola; le lingue e le città sono entità reali e virtuali al tempo stesso: sistemi analizzabili le cui potenzialità comunicazionali ed espressive sono però attualizzabili (e perciò modificabili) solo da coloro che li usano. La differenza sostanziale, rispetto al linguaggio verbale, risiede nel fatto che le architetture urbane non sono solo memorizzate nella mente degli utenti, ma sono fisicamente dispiegate nello spazio e la loro attualizzazione, per così dire discorsiva, avviene tramite la gestualità e la mobilità delle figure umane. Il significato qui attribuito alle città, è molto esteso ed è riconducibile ai concetti socio-biologici, etologici, antropologici, socio-economici di <territorio> e <territorialità>(7). In effetti la specificità di un territorio antropizzato è riconoscibile non solo dalla conformazione della sua città capoluogo, ma anche dal dialetto che vi si parla, dalle caratteristiche del paesaggio extraurbano, dall'odore dell'aria, dai colori della vegetazione, dalle colture agricole che la circondano e così via(8). Se, facendo centro su una qualsiasi

città, si andassero a disegnare e sovrapporre isoglosse ed isocore(9), si vedrebbe come il livello di coincidenza risulti pressoché totale.

Il rapporto uomo/ambiente che da un punto di vista urbanistico ed antropologico è il legame che si istituisce tra una comunità ed il suo territorio di permanenza e d'azione, da un punto di vista comunicazionale può essere definito in termini di rapporto tra le figure umane che compongono tale comunità e lo spazio fisico da esse occupato ed agito. Sicché, sintetizzando, al linguaggio basato sulla comunicazione del visibile possiamo conferire l'attributo di "*figurativo*" per il motivo fondamentale che è la figura umana ed il suo comportamento gestuale/motorio a comunicare servendosi di un sistema di segni architettonici spazialmente definiti e localizzati, anziché solo memorizzati. Tale famiglia linguistica si fonda storicamente sul rapporto figura/spazio e si declina in riferimento alle diverse città ed ai loro territori di pertinenza. Ogni città/territorio rappresenta dunque, per la comunità che la abita e la usa, uno strumento di comunicazione essenziale, quanto la lingua o il dialetto lì praticato. Chiunque non sia nato o non abbia vissuto per un certo tempo in una città, non è in grado di muoversi al suo interno se non facendo riferimento alle insegne scritte (traduzioni metalinguistiche della destinazione d'uso degli edifici) ovvero utilizzando quel particolare tipo di vocabolario che è una guida della città.

Un sintetico sguardo retrospettivo:

fallimento dei tentativi teorici anni 60-70

Dal loro apparire sulla scena del mondo ad oggi le città sono lo scenario obbligato di ogni riflessione sulle società umane; ma fino alla metà del secolo scorso, esse sono state prevalentemente oggetto di considerazioni storico-politiche, di visioni utopiche o distopiche o di una manualistica tecnica di tipo regolativo. Le attenzioni della semiotica alla città sono abbastanza recenti, ma pressoché contemporanee ad una più complessa visione dei fenomeni urbani da parte della storia, della geografia, dell'antropologia, della sociologia e dell'economia. In questo senso la pubblicazione (1961) della *Città nella Storia* di L. Mumford rappresenta indiscutibilmente un punto di svolta negli

studi urbanologici, facendo della città l'espressione più completa e significativa della civiltà degli uomini. Egli è forse il primo storico delle città ad affermarne, senza sbavature idealistiche né retoriche, l'origine e la valenza sul piano simbolico. Parallelamente, dopo il secondo conflitto mondiale, il paradigma strutturalista ha giocato un ruolo fondamentale nell'ambito delle discipline umanistiche, strettamente legato alla conquista della leadership da parte della linguistica e al tentativo di interpretare in chiave semiotica l'intero spettro dei fenomeni culturali.

Esauritasi la fase eroica del Movimento Moderno in Architettura, la fine degli anni 50 ha rappresentato dunque un importante giro di boa nel fare e soprattutto nel pensare l'architettura e la città, cui le discipline semiotiche, corroborate da significative convergenze tra *gestalttheorie*, iconologia e strutturalismo, hanno fornito input significativi; la tradizionale dicotomia forma/contenuto poteva così essere giustificatamente ricondotta alla dicotomia significante/significato. Alcuni momenti di confronto internazionale su questi temi hanno marcato quella fase, a cavallo tra gli anni 60 e 70: in Gran Bretagna C. Jenks e G. Baird(10); in Francia il *Centre d'Etudes et de Recherches Architecturales* dell'ENSBA, diretto da Jean Zeitoun(11); in Spagna il Collegio degli Architetti di Catalogna e Baleari nell'ambito del simposio *Arquitectura, Historia y Teoria de los Signos* (12).

E' in Italia, tuttavia, che hanno visto la luce i tentativi più organici di teorizzazione: U. Eco(13), G.K. Koenig(14), R. De Fusco(15), E. Garroni(16), M.L. Scalvini(17) pubblicarono corposi lavori teorici sull'argomento; ma le analisi forse più pregnanti ed interessanti sono dovute alle ricerche sulla tipologia e sulla morfologia urbana(18), con particolare riferimento a Aldo Rossi(19), che per primo ha formulato un modello interpretativo dei fenomeni urbani, sulla base di precisi rapporti sintattici intercorrenti tra le diverse tipologie architettoniche sempre presenti in ogni città: le emergenze monumentali e i tessuti residenziali a carattere seriale.

Quali i limiti concettuali che posero fine a quelle teorizzazioni?

Il principale errore da tutti commesso (ed ancor oggi latente nella produzione architettonica d'autore) risiede in una

concezione dell'architetto come produttore ed emittente dei testi (o messaggi, come si diceva allora) architettonici. In realtà, se la comunicazione avviene nello spazio urbano, attraverso le azioni e le attività compiute dai cittadini, all'architetto resta un ruolo fondamentale, ma non dissimile da quello tipico di un operatore di media: realizzare gli strumenti (in questo caso le architetture urbane) mediante le quali la comunicazione avviene. Qualche voce fuori dal coro, tra il 1975 e il 1989, invero c'è stata, ma senza pervenire a maturazione. A.J. Greimas(20), M. Hammad(21), P. Castelnovi(22), D. Preziosi(23) avevano colto alcuni degli aspetti centrali di tutta la questione, tra cui l'impossibilità di comprendere la specificità del linguaggio architettonico al di fuori o indipendentemente dal sistema ambientale costruito o trasformato dall'uomo(24). Ciononostante i loro contributi sono rimasti abbastanza isolati ed i successivi sviluppi non hanno dato luogo a quelle che a me sembrano le conseguenze logiche di tali premesse: l'identificazione delle città e dei loro territori come sistemi semiotici primari per ogni forma di linguaggio avente nella visione lo strumento fondamentale di comunicazione a livello interpersonale e sociale. Il *Trattato di semiotica generale* di Eco (1975) chiuse comunque il ciclo in maniera così autorevole che l'interesse per ulteriori elaborazioni sul tema – perlomeno in Italia – si affievolirono fino a scomparire del tutto. La successiva fase di teorizzazione semiotica riguardante i linguaggi basati sulla visione, dagli anni 90 a tutt'oggi, riveste scarso interesse, in quanto addiziona un ulteriore errore concettuale, concentrando l'analisi solo sulle immagini bidimensionali anziché sullo spazio tridimensionale, di cui le prime sono solo una proiezione.

Scenari futuri: arcipelaghi metropolitani e reti micro-urbane

Fino a metà del secolo scorso la struttura insediativa del territorio poteva essere schematizzata sulla base del modello Christaller/Loesch delle "località centrali"(25), testato sulla Germania meridionale, formalizzato matematicamente nel dopoguerra e poi oggetto di una sterminata bibliografia negli anni 60(26). Nel dopoguerra apparvero diversi studi e analisi sul fenomeno della metropolizzazione, di

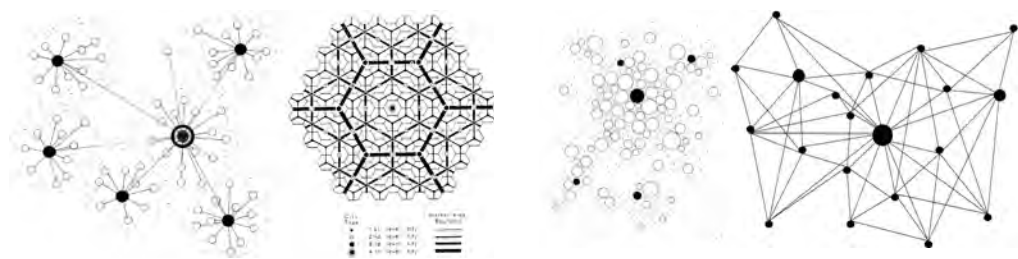


Figura 2 – L'arcipelago metropolitano e il modello reticolare

fatto già riscontrabile sia nei paesi ad alto tasso di sviluppo che in quelli in via di sviluppo. In Italia la tematica fu affrontata nei termini di "città-territorio" o "città-regione" (Convegno Stresa, 1962), ma un primo studio sistematico sulla realtà italiana è del 1970(27). Le analisi erano generalmente ispirate al fenomeno dell'esplosione urbana ovvero dell'inglobamento dei primi livelli della gerarchia insediativa classica, ma in realtà diverse erano le dinamiche generatrici: quella centrifuga della dispersione (*sprawl*) e quella centripeta dell'inurbamento. Nell'arco di mezzo secolo il fenomeno ha acquisito dimensioni e caratteristiche tali da sfuggire ai parametri inizialmente utilizzati per definirlo e quantificarlo, cosicché i modelli tradizionali appaiono oggi del tutto inadeguati: le aree metropolitane non si formano più solo per accrescimento dall'interno, ma anche per agglomerazione mentre le parti interne ai nuclei originari subiscono un processo di progressiva perdita di coesione. Questa situazione appare una caratteristica tendenziale tipica di tutte le grandi aree metropolitane nel mondo. Il modello insediativo che ne deriva, dal punto di vista fisico e morfologico, potrebbe essere definito "metropoli a bolle" o "arcipelago metropolitano"(28), dove i diversi tipi di funzioni (residenziali, agricole, industriali, terziarie) si distribuiscono sul territorio in maniera apparentemente casuale, senza una precisa gerarchia, se non in base a logiche opportunistiche orientate dal mercato immobiliare e dei servizi. Questa tendenza è leggibile anche nei processi di metropolizzazione sviluppatasi per aggregazione di centri di media grandezza, Figura 1 – Il modello delle località centrali come nel caso esemplare del Veneto o là dove agiscono altri tipi di forze aggreganti, come nel caso delle aree costiere (metropoli adriatica e tirrenica) o delle aree servite da

importanti assi infrastrutturali (Via Emilia). Un fenomeno in qualche modo simmetrico riguarda i centri minori delle aree interne e dei territori economicamente marginali. Qui è in atto – anche se in un numero relativamente piccolo di enti locali virtuosi ed incentivato da alcune politiche nazionali – la messa in rete di piccoli comuni, accompagnata da processi embrionali di specializzazione, complementarietà ed integrazione, che potrebbero ridisegnare l'assetto di vasti territori esterni alle aree metropolitane. Per descrivere questi differenti ma convergenti fenomeni insediativi, occorre fare ricorso alla scienza delle reti e quindi all'utilizzo di modelli reticolari e policentrici, applicati ad interi territori regionali. All'interno delle reti tendono a generarsi – anche indipendentemente da qualsiasi programmazione – degli *hub* ovvero dei nodi maggiormente interconnessi con gli altri della rete, sia in senso materiale (flussi di traffico) che immateriale (flussi di informazioni). Trattasi tuttavia di considerazioni che richiederebbero ben altro spazio e che qui non possono essere ulteriormente sviluppate.

Implicazioni del nuovo approccio semiotico

Ci troviamo dunque di fronte all'emergere di nuovi fenomeni e di nuovi paradigmi, urbani e territoriali, di grande portata; occorre perciò rimettere al centro della riflessione l'analisi e la teoria dei fatti urbani; il tema è il significato della città futura in rapporto ed in funzione dei cittadini, senza nostalgiche rievocazioni della *polis* e della *civitas*. Innanzi tutto una teoria che riunifichi fenomeni urbani ed architettonici appare rilevante per quanto riguarda la didattica. Non si tratta di nostalgia per un ruolo perduto, ma della constatazione che la formazione di un architetto ne fa una delle poche figure

in grado di affrontare gli interventi di trasformazione urbana e territoriale da un punto di vista progettuale, cioè in termini di gestione di processi con finalità realizzative e di coordinamento interdisciplinare in funzione di tale obiettivo.

Per quanto riguarda la ricerca, ovvero l'interpretazione di fenomeni storici od attuali in rapporto all'analisi di manifestazioni materiali della civiltà umana, personalmente, a partire dal 2012, ho messo alla prova teoria e metodi di indagine attraverso alcune riletture ed analisi, dalle quali sono emersi aspetti interessanti e poco esplorati nella storia della città e dell'architettura(29). I rapporti esistenti tra le attività umane e lo spazio-tempo entro cui esse si svolgono, ci riportano a questioni teoriche e metodologiche fondamentali, laddove tali rapporti si esprimono nelle relazioni significanti tra funzioni architettoniche, nella formulazione di testi urbani complessi, nelle forme e nelle modalità della comunicazione sociale, nell'identificazione di paradigmi culturali generali e condivisi. Si tratta qui di riallacciarsi, come già detto, ad alcuni filoni di ricerca, in gran parte dismessi, ma che hanno conseguito nelle ricerche tipomorfologiche degli anni 70 significativi risultati.

Sull'obsolescenza dei piani urbanistici, più o meno riformati, s'è già detto tutto il male possibile, anche e soprattutto da parte degli urbanisti stessi: manca forse il coraggio di rimettere radicalmente in discussione tutto e ripensarlo nelle due direzioni che sono da tempo sul tappeto: la pianificazione di tipo strategico e la progettazione integrata. Come è stato giustamente osservato (P. Gabellini in *Urbanistica* 157/2017), la distinzione strategia/tattica non si articola più su scale temporali; questo perché un piano strategico non può avere una durata maggiore delle amministrazioni che lo hanno concepito; è uno strumento di coerenza programmatica, calibrato su tempistiche politiche necessariamente brevi. Qualsiasi PRG tradizionale finisce per scontare questa dimensione temporale e quando non viene dismesso, deve rassegnarsi ad essere aggirato – ritengo giustamente - in tutti i modi possibili.

Sono piuttosto le grandi operazioni pubbliche o private o miste che configurano

ormai il volto delle città; e queste si sviluppano sui tempi strettamente necessari alla loro attuabilità economico-finanziaria e tecnica, rispettando solo alcune invarianti di natura vincolistica (culturali e/o ambientali). Le decisioni che ne consentono l'attuabilità dovrebbero dipendere da una valutazione analitica degli impatti esercitati, di volta in volta, sull'intero sistema urbano. A questo riguardo vanno però fatte due chiose: (i) la scarsa propensione dei conservatori istituzionali (organi periferici del MiBACT, ma anche organi regionali preposti alla redazione/gestione dei Piani Paesaggistici) ad utilizzare criteri, parametri e indicatori oggettivi nell'imposizione di vincoli, laddove la valutazione soggettiva significa potere decisionale non sindacabile; (ii) la quasi totale assenza di interdisciplinarietà, normativamente imposta, nella redazione degli strumenti pianificatori, laddove la settorialità consente, anche in questo caso, la preservazione di poteri decisionali autonomi e non sindacabili. E' sulle discipline valutative, dunque, che dovrebbero convergere interessi e sforzi dei pianificatori, mettendo a punto metodi e strumenti che, purtroppo, sono poco o punto studiati e praticati dall'Accademia. Ma è poi sullo spazio pubblico o d'uso pubblico (includendovi quindi anche gli spazi per la mobilità) che tali operazioni finiscono per impattare fisicamente; la progettazione di tale spazio torna così ad essere il punto focale di ogni intervento architettonico e urbanistico.

Se lo scenario futuro prima delineato è credibile, gli utenti urbani sono destinati ad avere un ruolo crescente rispetto alla progettazione degli spazi urbani, come ormai da quasi tutti sostenuto, onde evitare il rigetto delle politiche tradizionali adottate o adottabili. Il problema è come.

Personalmente sono convinto che il paradigma della "progettazione partecipata" o "co-progettazione" - in tutte le molteplici forme proposte, teorizzate e sperimentate - sia il più delle volte una forma di captazione del consenso, indipendentemente dalle lodevoli intenzioni di chi le applica. Il problema reale è capire piuttosto quale significato il contesto urbano e più in generale spaziale ha per le persone che in quel contesto vivono, agiscono, si muovono e rispetto a cui definiscono la propria identità. L'analisi

semiotica, se opportunamente orientata e strutturata, può fornire al riguardo risposte molto più rilevanti. Non è il giudizio di valore dei cittadini e futuri utenti sulle soluzioni proposte, anche in forma alternativa, a determinare bontà e qualità delle soluzioni stesse; ma è piuttosto l'analisi del significato che il contesto urbano ha per i suoi utenti a dover ispirare le soluzioni adottabili, oggetto poi di scelte e decisioni di ordine tecnico, economico, architettonico e giuridico. Sarà poi il monitoraggio ex post del grado di soddisfazione degli utenti ad istituire un circolo virtuoso tra analisi, progettazione, realizzazione, gestione degli interventi, e a stabilizzare e rendere replicabili le buone pratiche di pianificazione e trasformazione dello spazio urbano.

Tutto ciò presuppone almeno due passaggi metodologici preliminari: (i) l'identificazione delle parti (micro-città) in cui si articola la struttura urbana, sulla base di parametri urbanistici, economici e sociologici; (ii) l'analisi semiotica delle parti ovvero l'analisi e l'interpretazione delle relazioni tra utenti e spazio fisico. Pensare la città come il linguaggio attraverso cui la comunità dei suoi utenti comunica, significa innanzi tutto coglierne le specificità e le *differenze* (come avrebbe detto G. De Carlo); vuol dire mettere al centro i processi di significazione ovvero di conferimento di senso di cui debbono essere investiti i progetti che riguardano la trasformazione dello spazio(30).

Un esempio potrà meglio chiarire quanto affermato. Le regolamentazione delle cosiddette "zone 30" (dove cioè la velocità dei veicoli meccanici deve essere inferiore a 30 Km/h) è già presente nel nostro Codice della Strada. In molte città del centro e nord Europa questo tipo di misura è stata già adottata da molto tempo ed in misura più ampia e radicale. Nella Biennale dello Spazio Pubblico 2015, nell'ambito del cluster tematico sulla "Strada", questo tipo di problematica è stato affrontato sotto vari punti di vista, pervenendo al concetto di «aree a mobilità condivisa», in cui gli spazi comunque transitabili non presentano più una suddivisione in canali riservati alle diverse modalità di spostamento (pedoni, biciclette, auto, mezzi pubblici di trasporto, ecc.). Là dove questi interventi sono stati sperimentati e monitorati, si è manifestato non soltanto un consenso ampio da

parte dei cittadini, ma anche una drastica riduzione dell'incidentalità, un aumento della sicurezza, una crescente inclusività per tutte le categorie di utenti. Trattasi di idee e soluzioni tecniche che solo dopo una fase di informazione, sperimentazione e monitoraggio, hanno potuto essere generalizzate.

Tutto quanto sin qui detto non può eludere il problema di nuovi modelli urbani e metropolitani da utilizzare a fini di pianificazione e trasformazione. I sistemi urbani sono tuttavia troppo complessi per poterne costruire modelli analitici comprensivi e realmente efficaci; dovremmo piuttosto ricorrere a modelli simulativi che tengano conto non soltanto del piano dei contenuti ma anche delle forme in cui lo spazio si configura. Oggi abbiamo a disposizione mezzi molto potenti per simulare un sistema urbano in tutti i suoi aspetti materiali ed immateriali. In uno studio su Catania, nel 2008, proposi la ricostruzione virtuale 3D di un'intera città con varie possibili funzionalità, oltre quelli generalmente associate al concetto di "smart city"⁽³¹⁾. In particolare il modello proposto (denominato *k.Metropolis*) prevedeva un uso interattivo rispetto a numerose applicazioni, tra cui: (i) l'accesso e l'erogazione a distanza di servizi pubblici e privati; (ii) la valutazione di politiche ed azioni di trasformazione urbana da parte degli utenti; (iii) la diffusione e l'incentivazione delle tecnologie ICT; (iv) la creazione di archivi della memoria individuale e collettiva; (v) la ricostruzione delle varie fasi di evoluzione storica della città.

La creazione di modelli urbani interattivi in Realtà Virtuale costituisce, a mio parere, la frontiera più avanzata per le attività di ricerca, progettazione, gestione e monitoraggio di futuri nuovi assetti urbani.

1. AISE (Association Internationale de Sémiotique de l'Espace) fondata nel 1989 da P. Pellegrino e O. Calabrese.
2. Marrone G., Pezzini I., 2006, a cura, *Senso e metropoli*, Meltemi; e 2008, *Linguaggi della città*, Meltemi. Cfr. anche la rivista on line *ElC dell'AISS* 2/2008, *Riscrivere lo spazio; pratiche e performance urbane*. In Francia il Séminaire Intersémiotique de Paris, è stato dedicato per due anni consecutivi a *Espace et signification* (2008-2010) e pubblicato in *Nouveaux Actes Sémiotiques*.
3. AISV (Association Internationale de Sémiotique Visuelle) fondata nel 1990 da A. Costantini e G. Sonesson.
4. Le discipline che si sono occupate di questi aspetti, da un punto di vista comportamentale, sono la "prossemica" e la "cinesica" occupando uno spazio piuttosto importante nei primi studi sui linguaggi non verbali. Sebeok T.A., Hayes A.S., Bateson M.C., 1964, *Approaches to Semiotics*, Mouton & Co, ed.it. *Paralinguistica e kinesica*, Bompiani, 1970. Questo approccio, tipico del behaviorismo, è ormai alquanto obsoleto, anche in campo psicologico.
5. Tra i più interessanti interpreti di questo approccio ad un'antropologia dei luoghi, possono essere citati: Augé M., 1992, *Non-lieux*, Seuil, ed.it. *Non luoghi*, Eleuthera, 2005; La Cecla F., 1993, *Mente locale*. Per un'antropologia dell'abitare, Eleuthera.
6. Cfr. la recente rivalutazione del passeggio urbano e della flânerie: Pavia R., 2015, *Il passo della città*, Donzelli Ed. I riferimenti letterari sono C. Baudelaire, W. Benjamin, M. De Certeau, ma anche B. Chatwin e G.C. Argan. Parafrasando il Chatwin delle *Songlines*: se lo spazio urbano è quello che ciascuno percorre in una giornata o nella sua intera esistenza, allora i punti in cui questo intricato gomitolo di linee spaziali si incrocia con quello di altri, acquisiscono un significato relazionale e sociale, divengono cioè portatori di significati condivisi e scambiabili; si fanno linguaggio.
7. Si tratta di un concetto fondamentale in Etologia e Sociobiologia: Wilson E.O., 1975, *Sociobiology, The New Synthesis*, Harvard University Press; ed.it. *Sociobiologia. La nuova sintesi*, Zanichelli, 1979.
8. Questa concezione del <paesaggio> come paesaggio culturale è stata ormai codificata internazionalmente dalla "Convenzione europea del Paesaggio" (Firenze, 2000).
9. Il termine "isocore" è stato qui coniato per derivazione dalla parola greca (territorio, regione).
10. Jencks C., Baird G., *Il significato in architettura*, Dedalo, 1974.
11. École Nationale Supérieure des Beaux Arts di Parigi. Gli atti del seminario furono pubblicati in due Quaderni (3-4/1974 e 7/1978) e successivamente in un libro: Zeitoun J., 1979, *Sémiotique de l'espace*, Denoël-Gonthier.
12. Llorens T., 1974, a cura, *Arquitectura, historia y teoría de los signos*, La Gaya Ciencia.
13. Eco U., 1967, *Appunti per una semiologia delle comunicazioni visive*, poi edito nel 1971 in *Le forme del contenuto*, Bompiani.
14. Koenig G.K., 1969, *Architettura e comunicazione*, Editrice Fiorentina.
15. De Fusco R., 1973, *Segni, storia e progetto dell'architettura*, Laterza.
16. Garroni E., 1972, *Progetto di semiotica*, Laterza.
17. Scalvini M.L., 1975, *L'architettura come semiotica connotativa*, Bompiani.
18. In particolare G. Canella e C. Aymonino, anche in connessione con la rivalutazione dell'architettura dell'Illuminismo ad opera di E. Kaufmann.
19. Rossi A., 1966, *L'architettura della città*, Marsilio.
20. Greimas A.J., 1976, *Semiotica e scienze sociali*, Centro Scientifico Ed. 1991. Cfr. in particolare il capitolo *Per una semiotica topologica*.
21. Hammad M., 2013, *La sémiotisation de l'espace. Esquisse d'une manière de faire*, in *Actes Sémiotiques* 116/2013.
22. Castelnovi P., 1980, *La città: istruzioni per l'uso*, Einaudi.
23. Preziosi D., 1979, *Architecture, Language and Meaning*, Mouton Publishers.
24. Alcune citazioni rimarchevoli: "Concepire la città come un insieme di interrelazioni e di interazioni fra soggetti e oggetti" e anche "Il linguaggio spaziale viene a configurarsi come un linguaggio con il quale una società significa se stessa a se stessa" (Greimas A.J., 1972); "There is not human society which does not communicate, express, and represent itself architectonically" (Preziosi D., 1979); "Esiste una relazione complessa tra l'uomo, nella sua manifestazione societaria, e l'ambiente fisico in cui agisce: questa relazione è descrivibile come organizzata secondo una serie di regole, comunicabili e implicite nelle relazioni societarie stesse [...] ed è pertanto descrivibile come una semiotica" (Castelnovi P., 1980).
25. Christaller W., 1933, *Le località centrali della Germania meridionale*, ed.it. F. Angeli, 1980.
26. Berry B., Pred A., 1960 e 1965, *Central place studies: a bibliography*, RSA Institute.
27. Busca A., Cafiero S., 1970, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Giuffrè.
28. Indovina F., 2009, a cura, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, F. Angeli.
29. Savarese N., 2012, *Havelock, la mimesis e il teatro greco: alcuni spunti per nuovi approcci ad una teoria semiotica dei fenomeni urbani*; Savarese N., 2013, *Hopper, l'architettura templare e le origini del classicismo*; Savarese N., 2016, *Il Partenone e l'enigma delle deformazioni strutturali dei templi greci*, tutti pubblicati su *ElC*, Rivista on-line dell'AISS e postati in *Academia.edu*; Savarese N., 2016, *"Rimediazione e figurazione del mondo nell'architettura antica e moderna"*, in *Rimediazioni. Immagini interattive*. Tomo 2 (a cura di Migliore T.), Aracne.
30. Un tentativo di mettere a confronto urbanisti, paesaggisti e semiologi è stato compiuto nella Biennale dello Spazio Pubblico 2013. Savarese N. 2014, *"Luoghi dello spazio pubblico: pratiche e tipologie urbane"*, in *Spazio pubblico tra semiotica e progetto*, INU Edizioni.
31. Savarese N., Cellini F., 2008, *Studi di fattibilità sugli impatti urbanistici della rete di laboratori per l'innovazione*, Comune di Catania. Cellini verificò configurazione ed impatto delle porte di accesso ai servizi nell'area direzionale centrale.

Il dissolvimento dei limiti della città nelle aree transurbane a Padova

Luigi Stendardo, Stefanos Antoniadis

Introduzione

Piuttosto che di crisi della città, è opportuno parlare di obsolescenza dei modelli interpretativi e di inadeguatezza degli strumenti in dotazione alle discipline che la studiano. La città, che piaccia o meno, attraverso successive riconfigurazioni formali e identitarie continua a godere di buona salute; le mutevoli dinamiche urbane, economiche, demografiche e sociali in atto evidenziano invece la sempre più limitata validità ed efficacia degli strumenti di lettura e intervento (sia normativi, previsti dai legislatori, che delle arti, distillati dei vari pensieri disciplinari).

Attraversando le città del Nordest italiano, specialmente quei transetti urbani ai margini del tessuto consolidato, è facile fare esperienza del nuovo paesaggio metropolitano, difficilmente incasellabile e riconoscibile, caratterizzato dalla presenza di funzioni e forme costruite eterogenee, di infrastrutture ma anche di lacerti agricoli e "vuoti" apparentemente privi di ogni vocazione. Si tratta di aree transurbane complesse, nelle quali si materializzano quelle diadi e contraddizioni ancora difficilmente digerite dall'osservatore: grandi-piccoli oggetti edilizi, città-campagna, artificio-natura. Da qui la volontà del legislatore di mettere ordine nel territorio recuperando quelle disponibilità, qualità (anche formali) ritenute invece rassicuranti, concilianti e opportune come l'equilibrio ecologico e la risorsa di suolo attraverso strumenti normativi di nuova generazione. È infatti dell'ultimo anno la Legge sul contenimento del consumo di suolo che la Regione Veneto ha varato¹, con la finalità di riordinare l'assetto di questo territorio così densamente antropizzato e ridefinire con maggior chiarezza i margini del costruito rispetto al non edificato. Per quanto l'iniziativa, secondo la maggior parte degli addetti ai lavori, "segna definitivamente il tracollo dell'urbanistica tradizionale fatta di piani attuativi calati dall'alto in favore di un'attività più contrattata"² e liquida, che meglio riesca a confrontarsi con le dinamiche transitorie contemporanee, lo strumento trae la propria

forza da visioni non nuove (la contrapposizione città-campagna e la conseguente e necessaria formazione di nuovi *fringe belt*), e contempla operazioni (quali la demolizione cosiddetta "creativa" di volumi considerati impropri, la migrazione altrove del "credito edilizio" – ossia cubatura –, il bilancio a zero del suolo utilizzato) non esenti da costi economici ed ambientali.

Nonostante dunque l'evoluzione delle procedure intrinseche al modo di fare urbanistica, permane il rischio, tipico della proliferazione normativa, di sottrarre l'attenzione all'indagine della forma della città contemporanea introducendo un ulteriore problema di ottemperanza e rispetto di meccanismi tecnico-normativi basati su visioni, ancora una volta, obsolete. Più interessante sarebbe ragionare sulla forma della città contemporanea cessando di credere che la polverizzazione dei margini urbani sia un sintomo di cattiva salute della città e non escludendo o sfavorendo l'addizione di nuovi dispositivi (quindi costruzioni) e spine in grado di riattivare aree urbane dismesse o sottoutilizzate, in un'ottica che sia comunque di *sustainable living* e di sviluppo economico.

Le forme urbane ai margini della città consolidata (S.A.)

Il caso di Padova costituisce un esempio interessante ed emblematico per affrontare il ragionamento sulla forma urbana di una città produttiva (ora in realtà più dedita alla logistica che alla produzione) della Pianura Padana, in considerazione del fatto che il Nord Italia conta il più elevato aumento di consumo di suolo rispetto al territorio nazionale (8,4% nel 2013; ISPRA 2015) e che in particolare la città risulta prima nella regione per percentuale di suolo utilizzato (49% nel 2013; Arpa Veneto 2015). In questo è partito a giugno 2017 il progetto di ricerca DATA – Developing Abandoned Transurban Areas – dell'Università di Padova, finanziato dalla Regione Veneto con il Fondo Sociale Europeo³, con lo scopo di formulare strategie innovative per la rigenerazione di aree abbandonate in contesti urbani complessi, e avviare percorsi di recupero, valorizzazione e rifunzionalizzazione delle aree ai margini della città consolidata. Una prima ricognizione, ancora probabilmente sottostimata, delle aree dismesse (o in fase di dismissione) in attesa di rigenerazione sparse attorno al

nucleo storico della città, evidenzia come di fatto esista, benché polverizzata, un'altra città, preclusa alla comunità e quasi altrettanto estesa: la sommatoria dei frammenti corrisponde ad una superficie maggiore di 2,6 milioni di metri quadrati (se ricomponessimo figurativamente le "schegge" di suolo abbandonato si costituirebbe un quadrato virtuale di oltre un chilometro e mezzo di lato). Per misurarsi più efficacemente con il problema, è stato identificata come campo di indagine un'area di riferimento che esibisse le tipiche caratteristiche della *transurban area*, ossia presenza di infrastrutture, lacerti agricoli, tessuti edilizi differenti e aree abbandonate (o in progressivo disuso): il brano occidentale del Comune di Padova compreso tra il sistema delle mura difensive cinquecentesche e il canale Brentella, lungo la direttrice viaria che collega il centro della città a Vicenza. Su quest'area transurbana si possono facilmente identificare delle forme che concorrono alla definizione del "tipico" paesaggio ai margini della città consolidata e che si possono, secondo un'astrazione propedeutica all'analisi del caso studio, organizzare in *linee* e *figure* concludere.

Linee

Descrivendo ordinatamente da est a ovest, ossia dal centro urbano alla periferia, e con andamento nord-sud, si incontrano: le mura difensive cinquecentesche, opera del celebre architetto veronese Michele Sanmicheli, che proprio in quel tratto presentano un andamento esclusivamente rettilineo, interrotto esclusivamente e puntualmente dalle forme stereometriche dei bastioni e dalle brecce successive, funzionali al passaggio delle strade dell'era moderna; l'asta ferroviaria Padova-Bologna, alla quale è attaccato lo scalo ferroviario, da tempo sottoutilizzato, di Padova Campo di Marte (circa 85.000 mq); il tratto di strada tangenziale, che scorre in parte sopraelevato e in parte a raso, di Corso Australia, punteggiato da svincoli di accesso alla città e frequentato dai forti flussi di traffico provenienti dal casello autostradale che immette nell'A4 Milano-Venezia; il canale Brentella, corso d'acqua artificiale con percorso quasi rettilineo, che collega il fiume Brenta al fiume Bacchiglione.

Figure concludere

Elencando ordinatamente da est a ovest, osserviamo: lo storico Giardino Zantomio, un

lotto (circa 9.000 mq) recintato immediatamente a ridosso delle mura difensive cinquecentesche, sul versante interno, che ospitava un vivaio, ora abbandonato e divenuto terzo paesaggio di fatto impenetrabile; l'area dell'ex-Foro Boario progettato dall'architetto Giuseppe Davanzo verso la fine degli anni Sessanta e l'inizio del decennio successivo del Novecento. Un complesso di conclamata qualità architettonica e forma chiara e riconoscibile, che ha funzionato per brevissimo tempo come mercato del bestiame per poi cadere in abbandono. L'edificio principale si situa al centro dell'*enclave*, mentre gli fanno compagnia altri corpi più piccoli, della stessa matrice o comunque simili (stalle, padiglioni di servizio, torre piezometrica). L'area (circa 185.000 mq), non presenta una recinzione omogenea e visibilmente eclatante – benché presente – ma resta separata dalla città in ragione della forte infrastrutturazione a cui è stata sottoposta dagli anni Settanta che ne delimita i bordi; le caserme (circa 120.000 mq ciascuna) Pierobon (ancora in funzione ma per la quale è plausibile una futura dismissione, dato che il PAT attualmente in vigore la classifica come area di riqualificazione) e Romagnoli (dismessa e in attesa di rigenerazione), entrambe attestata lungo via Chiesanuova e dalla tipica forma di campo militare a planimetria rettangolare con impianto identico, perimetrato da un recinto in muratura necessariamente impenetrabile allo sguardo, prima ancora che all'accesso fisico.

Strategie di intervento (L. S.)

Foro boario, caserme e parchi ferroviari (ma esistono altri tipi di distretti specializzati) hanno sempre funzionato in passato come sistemi chiusi a servizio della città, come "macchine termiche" in grado di produrre lavoro utilizzabile: tanto più questi dispositivi risultavano distinti e separati della vita della città, benché facendone indiscutibilmente parte nell'economia del metabolismo urbano, maggiore era il loro grado di efficienza. Quando, con la variazione delle condizioni al contorno, queste "macchine" da una parte vengono fagocitate dall'urbanizzazione e dall'altra perdono la loro ragione d'essere, si assiste alla transizione da un regime di sistema chiuso ad uno che, inevitabilmente, dovrà essere aperto: queste *enclave* devono perciò diventare "stanze permeabili" di un

sistema urbano aperto più ampio, successione di aree notevoli in un più grande disegno di connessioni territoriali, scongiurando il rischio tipico in cui incorre una macchina termica, un frigorifero ad esempio, quando resta con lo sportello aperto, o quando, per guasto o necessità, cessa di funzionare: divenire un rottame da smaltire. Un primo approccio possibile alla rifunzionalizzazione delle *enclave*, o delle infrastrutture, che hanno perduto, ormai, la loro vocazione originaria, è anche il percorso più battuto nella prassi di gestione del territorio e prevede l'individuazione e l'assegnazione di una nuova funzione. Questo *modus operandi* però, sicuramente legittimo, non scongiura la "sindrome dell'ex-": ogni qualvolta si dimostra conveniente cessare una funzione e si attende una nuova destinazione d'uso, l'*enclave* viene comunque identificata come l'ex-convento, l'ex-caserma, l'ex-residenza per anziani e così via, accumulando inerzie, tradite anche da questo consolidato *cliché* di assegnazione del nome, che influenzano ogni eventuale e successivo riuso. Un'ipotesi alternativa nel metodo potrebbe invece contemplare la possibilità di rinominare – o risignificare – un edificio, o un insieme di edifici, rispetto a categorizzazioni formali anziché funzionali. Per favorire questo processo, le *silhouette* di impianto dovranno via via perdere la loro forma rigida di figure stagliate su di uno sfondo, per subire risignificazioni e contaminazioni dall'intorno. Dunque il tema di

come polverizzare i limiti, siano essi costituiti dalle nette cesure dei fasci infrastrutturali lineari, sia dai bordi duri di queste specifiche *enclave* sottratte alla città, per favorire il riuso di aree abbandonate, acquisisce rilevante importanza. Frammentazione, sottrazione, scavo, piegatura, erosione, rottura del perimetro (e anche interna rispetto a certe rigidità d'impianto) sono solo alcune delle tecniche compositive in grado di trasformare una figura, isolata sullo sfondo neutro e omogeneo, in materia da mettere a reagire con il contesto, ormai supporto attivo e variegato. È chiaro che mentre per i recinti (caserme e distretti) la disintegrazione dei confini rappresenta una strategia più agevolmente percorribile, sia dal punto di vista della legittimità del pensiero che in un'ottica della mera fattibilità, non si può dire lo stesso per quelle linee (ferrovie e strade tangenziali) che devono mantenere, quando non incrementare, la loro integrità e funzionalità nel tempo. Evidentemente, comporre per sottrazione, come parrebbe favorire l'ultima tendenza normativa, può non essere sufficiente. Prevedere nuove spine di penetrazione (edifici ponte, avamposti urbani, hub per la mobilità leggera di superficie), in grado di far entrare e uscire materiale urbano da dislocare altrove (campi agricoli, giardini organizzati a scacchiera, moduli prefabbricati a costituire i grossi edifici dell'ex-Foro Boario) possono costituire soluzioni efficaci per orientare non solo i flussi di fruizione ma anche lo sguardo sul paesaggio contemporaneo. Unitamente infatti alle strategie operative interne alla disciplina del fare architettura, la costruzione di un paesaggio contemporaneo condiviso

Figura 1 – From Background to Foreground. Progetto di Ricerca DATA. Schema delle strategie compositive di intervento per l'area transurbana complessa di Padova Ovest.



raccomanda anche il sostegno ad un'azione più culturale che fisica di riaccreditamento⁴ di alcune forme, selezionando le più pure e versatili attraverso una un'operazione di astrazione e risignificazione – attualizzando, se vogliamo, quell'utopia lecorbuseriana dei primi decenni del Novecento⁵ – per una ricomposizione dello spazio urbano.

1. Legge della Regione Veneto n. 14/2017 Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della Legge Regionale n. 11/2004 "norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".
2. Avv. Guido Sartorato, Convegno di Studio "La Legge della Regione Veneto n. 14/2017 sul contenimento del consumo di suolo e la rigenerazione urbana: indicazioni operative, opportunità dei privati e ruolo dei Comuni", Rubano (PD), 15 settembre 2017.
3. Progetto di Ricerca DATA – Developing Abandoned Transurban Areas (Programma Operativo Regionale 'Veneto' - Fondo Sociale Europeo POR FSE 2014-2020); Docenti: L. Stendardo (P.I.), M. De Marchi, A. Giordano, M.C. Lavagnolo, M. Savino; Assegnisti di Ricerca: S. Antoniadis, D. Barbato, R. Malesani, G. Pettoello, G. Pristeri, E. Redetti.
4. Cfr. Stendardo, L. (2017), *Forme della città contemporanea. Frammenti di visioni urbane*, Libria, Melfi (PZ), pp. 48-63.
5. Cfr. la soluzione urbana del Plan Voisin per il centro di Parigi, progettata tra il 1922 e il 1925 da Le Corbusier. Essa propone una revisione completa della organizzazione territoriale della capitale, mantenendo però alcuni punti e fili fissi (monumenti, musei e direttrici urbane) ma anche lo schizzo di Roma antica denominato La leçon de Rome, in Le Corbusier (1925), *Vers une architecture, nouvelle édition revue et augmentée*, Editions Crès et Cie, Paris 1978, p. 128, nel quale le principali forme che concorrono alla formazione del paesaggio urbano sono selezionate, semplificate e astratte al pari dei fondamentali solidi puri geometrici.

References

- Stendardo, L. (2017), *Forme della città contemporanea. Frammenti di visioni urbane*, Libria, Melfi, pp. 48-63
- Le Corbusier (1925), *Vers une architecture, nouvelle édition revue et augmentée*, Editions Crès et Cie, Paris 1978
- Clement, G. (2005), *Manifesto de Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata
- Stendardo, L., (2013), "Dalla città per parti alla città per layers", in Rispoli, F. (a cura di), *Forme a venire. La città in estensione nel territorio campano*, Roma, Gangemi, pp. 68-77
- Cao, U., Coccia, L. (2003) (a cura di), *Polveri urbane*, collana Babele, Meltemi, Milano

Rur-urban areas: la pianificazione oltre i confini territoriali

Luca Torrissi

Il nuovo rapporto tra urbano e rurale

Il territorio e, di conseguenza, la pianificazione sono attualmente soggetti ad un cambiamento della propria natura. Lo spostamento della popolazione nelle città¹ e la diminuzione delle aree rurali a vantaggio dei processi di urbanizzazione stanno evidenziando nuove dinamiche all'interno del territorio che portano a pensare quest'ultimo non come un elemento a sé stante, bensì come un sistema costituito da reti e capace di generare innovazione (Carta, 2014).

Pertanto i processi urbanistici stanno guardando sempre più spesso al di fuori dei confini comunali e, quindi, a sistemi e reti tra comuni attraverso il concetto di regioni urbane (Balducci, Fedeli, Curci, 2017). Queste ultime pongono l'attenzione anche su sistemi territoriali policentrici costituiti da aree spesso intese come marginali e destinate ad essere inesorabilmente soggette ad una mancanza di attrattività rispetto alle aree metropolitane. Le dinamiche un tempo legate alla sfera urbana si sono spostate oggi alla nuova dimensione regionale, costituita da reti e non da confini e dal potere generativo legato alla sfera sociale, ambientale ed economica. Questa complessità policentrica del territorio porta ad uno sviluppo territoriale che non si rivolge esclusivamente alle trasformazioni urbane, ma che nei fatti finisce per coinvolgere sinergicamente anche le aree rurali. Quindi il sistema territoriale punta ad inserire aree urbane e rurali entro un sistema leggibile come unitario dalla struttura dinamica dell'"arcipelago rur-urbano" (Carta, 2017) che coniuga la policentricità del territorio con l'identità che tipizza il territorio stesso, sperimentando "forme innovative di pianificazione che garantiscano un nuovo equilibrio tra rurale e urbano" ed evidenzino, nella relazione tra urbano e rurale, la visione sia produttiva che ambientale. Il sistema di reti è costituito da connessioni non solamente immateriali (Barbieri, 2015), ma anche materiali che permettono l'efficienza dei sistemi territoriali per renderli sviluppati ed economicamente avanzati. Questo avviene

attraverso i corridoi di trasporto dei territori che collegano le regioni urbane più avanzate con quelle periferiche. La configurazione territoriale ad arcipelago privilegia prevalentemente le aree marginali, perché porta ad uno sviluppo più equilibrato del territorio dovuto alle relazioni tra gli elementi dovute alla identità del territorio, oltre che ai relativi usi e funzioni. Le stesse strategie nazionali sottolineano come sia importante che i comuni costituiscano delle relazioni imperniate anche sulla completezza dei servizi in esse presenti, al fine di avere funzioni ad esse legate.² In particolare, tra le aree marginali, le aree rurali sono quelle che maggiormente si avvantaggiano dallo sviluppo delle regioni urbane, attraverso una totale rivisitazione delle idee tradizionali e dei tradizionali confini tra aree urbane ed aree rurali in quanto queste ultime annettono al loro interno tutti quei piccoli centri che, fino ad allora, erano considerati periferici e relativamente isolati, rendendo così indefinito il confine tra città e campagna (Geddes, 1984). La relazione che si instaura dalla relazione tra i comuni supera i confini amministrativi dei territori, perché permette di guardare ad una sinergia olistica che contempla non solo le necessità territoriali, ma anche una struttura territoriale che, in particolare per le aree rurali, si configura attraverso il paesaggio produttivo (Rizzi, 2016): proficua commistione tra paesaggio e servizi, relazione che porta alla consapevolezza del valore della tutela paesaggistica prima dello sviluppo urbano e nel contempo integri la produzione nelle sue diverse forme, definendo paesaggi che includono la produzione di cibo ed energia al di là del mero valore visivo.

La ruralità contemporanea

Anche il sistema rurale, rispetto al passato, continua a subire dei mutamenti dovuti ai cambiamenti ambientali, economici e sociali. La ruralità viene concepita in maniera differente secondo i differenti rapporti che si instaurano tra essa e il carattere paesaggistico, produttivo e sostenibile.

La trasformazione della concezione del carattere rurale si relaziona con la diminuzione dell'occupazione nel settore primario³ e con la conseguente diminuzione del numero di aziende presenti sul territorio a causa della meccanizzazione apportata all'ambito agricolo, che ha consentito di sostituire l'impiego

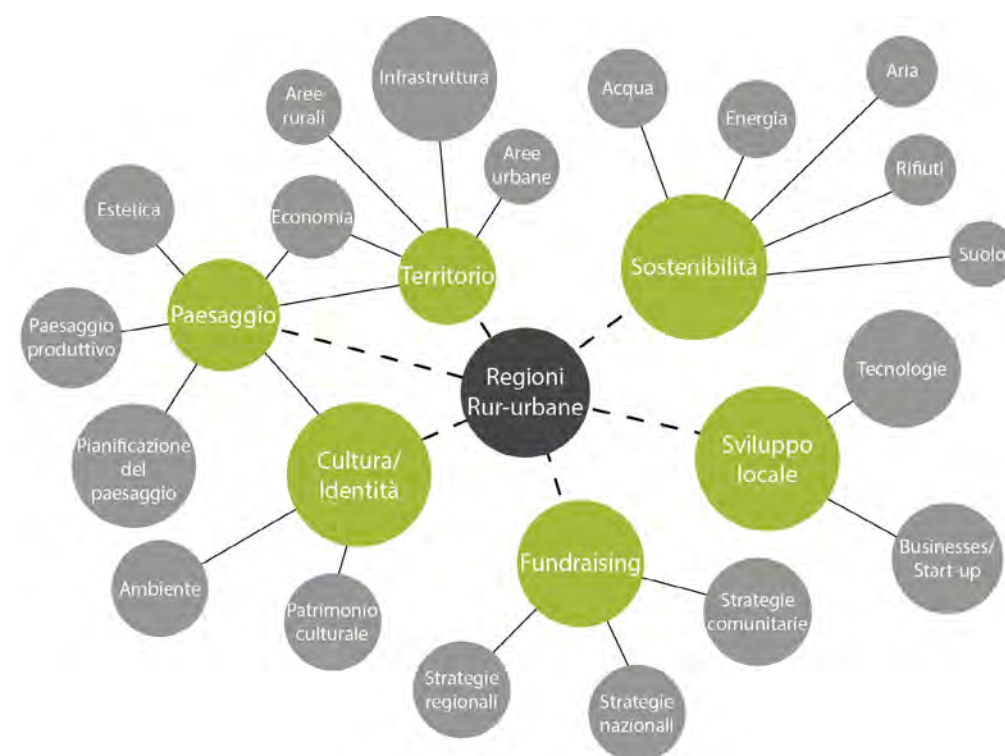


Figura 1 – I caratteri delle regioni rur-urbane

della manodopera con le macchine. Questo ha portato ad una diminuzione della Superficie Agricola Utilizzata e, conseguentemente, ad un progressivo abbandono delle aree rurali, alla scarsa manutenzione ed a fenomeni di rischio idrogeologico. Sono esemplificativi i casi dei terrazzamenti che tipizzano le Cinque Terre in Liguria, piuttosto che i sistemi arabi di irrigazione che contraddistinguono l'area di Ciaculli (Palermo). Infatti l'abbandono ha significato per il sistema agricolo e, quindi, paesaggistico un impoverimento dell'identità di questi luoghi. La decrescita del settore primario è sottolineata anche dallo scarso impiego dei giovani, perché chi dirige le aziende agricole ha per lo più una età avanzata ed un basso grado di istruzione a fronte della necessità del settore primario di evolversi dal punto di vista tecnologico e qualitativo. Proprio da questo punto di vista è rassicurante la crescita costante del numero di aziende agricole che producono prodotti di qualità con certificazione di Denominazione di Origine Controllata (DOC), Denominazione di Origine Protetta (DOP) o Indicazione Geografica Protetta (IGP). Segno di una evoluzione della produzione agricola che guarda verso una maggiore richiesta di prodotti di qualità e di maggior valore di mercato di questi ultimi, che consente un

maggiore ricavo economico alle aziende produttrici. A partire da questa ricerca di qualità nella produzione agricola, è sempre attiva la ricerca di consorzi che promuovano la produzione di qualità. È esemplificativo il caso del Consorzio Sicilia DOC che guarda alla verifica della qualità della produzione e, al contempo, promuove e tutela il marchio del consorzio. Questo coinvolge aziende vitivinicole dell'intero territorio regionale, unendole entro un unico consorzio che ne garantisce la qualità. Da questo si percepisce quale sia l'importanza di un sistema territoriale capace di mettere in relazione diversi territori non limitati dai confini comunali o provinciali, ma che vanno visti come centri urbani e rurali, organizzati in sistemi reticolari e non gerarchici di nodi urbani principali e di grappoli di città piccole e medie capaci di generare un sistema olistico che metta in risalto il valore produttivo ed economico del territorio. Ma la ruralità non si limita ad un aspetto meramente agricolo e, quindi, produttivo ma ha una concezione più ampia che "implica il ripensamento delle relazioni tra città e campagna, fra la cultura urbana e il mondo agricolo" (Donadieu, 2013) a partire dai principi di Landscape urbanism (Waldheim, 2016), incentrati non solamente sulle tematiche ambientali, bensì soprattutto sul-

le interrelazioni esistenti fra le attività umane e il paesaggio naturale.

Strategie innovative per le aree rurali

Le aree rurali stanno divenendo sempre più componenti delle aree interne dall'elevato valore di trasformazione per lo sviluppo locale. Questo è consentito in particolare dalla capacità di instaurare relazioni nel territorio e, quindi, reti capaci di apportare una crescita che il singolo comune non avrebbe potuto raggiungere entro i limiti dei suoi confini territoriali. Per far ciò, serve partire da strategie innovative che apportino nuove possibilità di riconnettere l'arcipelago costituito dai territori interni, ove la componente rurale è centrale per le strategie di sviluppo. Tali strategie, invero, non sono limitate semplicemente alla produzione agricola, ma emergono sempre più frequentemente imprese e nuove tecnologie sviluppate tramite startup, che sono legate allo sviluppo tecnologico ma che oggi trovano proprio nelle aree rurali un possibile campo di applicazione. L'utilizzo di nuove tecnologie, a cui segue un maggiore impiego sia nella crescita sostenibile che nell'occupazione, favoriscono il ricambio generazionale nel settore agricolo e, nel contempo, promuovono l'aumento del numero di aziende condotte da giovani. È rilevante in questo senso l'articolo 3 della Legge 3 agosto 2017, n. 123⁴ che ha permesso l'impiego di ottomila ettari di terre pubbliche che torneranno ad imprese impegnate nel settore primario e da utilizzare per le attività agricole. La valorizzazione in termini produttivi delle terre incolte ha un forte valore sociale, perché consente di reimmettere aree abbandonate ed incolte nel sistema produttivo e, nel contempo, genera opportunità lavorative per i giovani delle regioni del Mezzogiorno, a cui questo articolo fa riferimento;⁵ rimette in produzione ciò che abbiamo abbandonato e dimenticato (anche nel dibattito pubblico), crea una grandissima opportunità per i giovani del Mezzogiorno. Al momento, però, queste aree sono di proprietà dell'Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare (ISMEA) che, oltre a startup e sviluppo di impresa, si dedica ad azioni di finanziamento per l'agroindustria, garanzie ed assicurazioni in campo agroalimentare, servizi alla pubblica amministrazione e monitoraggio dei mercati agricoli.

In ambito nazionale, le strategie delle poli-

tiche rurali vengono dettate dalla Strategia Nazionale delle Aree Interne, tramite cui si attuano interventi di sviluppo locale in cui la valorizzazione dei sistemi agro-alimentari mira allo sviluppo economico sostenibile riguardante sistemi agroalimentari e sviluppo locale di aree che dispongono di importanti risorse ambientali e produttive. Inoltre per le regioni del Mezzogiorno, in cui la ruralità non è influenzata da fenomeni di industrializzazione, è rilevante l'azione del Programma di Sviluppo Rurale (PSR) attuato da regioni o macro-regioni con differenziazioni riguardanti l'apporto economico del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FE-ASR) e la diversificazione sia delle priorità che delle misure in attività che superano la mera produzione. In ambito europeo, invece, la promozione dello sviluppo di relazioni nel territorio viene promosso dai programmi di cooperazione interregionale, come nel caso del Progetto URMA⁶ che promuove la partnership tra aree urbane e rurali, per rafforzare il potenziale innovativo delle aree metropolitane europee, sviluppare e verificare nuove azioni di partenariato urbano-rurale ed estendere il territorio su cui si opera. Oltre all'azione dell'Interreg, si guarda a programmi europei come Horizon e Life, con riferimento agli obiettivi posti dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei Paesi membri dell'ONU.

Le sinergie nel sistema territoriale rur-urbano

Il sistema territoriale, soprattutto per lo sviluppo delle aree marginali e, quindi, delle aree rurali, deve guardare alla sperimentazione locale in ambito culturale, paesaggistico e produttivo legata "alla dimensione territoriale vasta, capace di connettersi alle reti lunghe della mondializzazione e contemporaneamente in grado di costruire le reti compatte del contesto territoriale" (Ronsivalle, 2007). Un sistema così strutturato porta al superamento dei processi di declino e desertificazione a cui sono oggi soggette le aree rurali, attraverso "nuove centralità locali nell'identità e globali nell'attrattività" (Carta, 2017), che cioè riutilizzino gli elementi identitari del territorio coniugandoli a nuove funzioni creative ed innovative.

I nuovi arcipelaghi territoriali che si costituiscono partono dalla resilienza urbana e,

al contempo, umana tramite iniziative che partono dal basso e capaci di riattivare non solamente i luoghi, ma anche la collettività. Esempificativo è il caso dell'aggregazione dei comuni della città a rete Madonie-Termini con la promozione di forme di gestione di servizi che guardano allo sviluppo economico e sociale del territorio, attraverso un forte capitale sociale territoriale. Questo sistema guarda al di là dei confini amministrativi e rende possibile la costituzione di una rete perché i comuni interessati hanno necessità simili e peculiarità connesse tra loro. Pertanto è possibile sviluppare sia la programmazione territoriale che i servizi in maniera univoca e consentire una forma di *governance* sinergica. Questo avviene grazie alle azioni della SNAI e con riferimento all'Accordo di Partenariato Italia 2014-2020, facendo così fronte alle sfide demografiche delle regioni ed alle esigenze specifiche di aree geografiche caratterizzate da svantaggi naturali e demografici.⁷

Serve quindi adottare un approccio reticolare rur-urbano che limiti la omogeneizzazione del territorio puntando alla variegata differenziazione delle attività ed alla diversificazione dei paesaggi urbani a partire dai caratteri delle aree rurali ed urbane, evitando la contrapposizione. I mutamenti interni dell'agricoltura - nuove imprenditorialità di produzione intensiva, tecnologie e modelli di gestione innovativi, prodotti biologici e di pregio insieme alla trasformazione sociale e ambientale, ad attività differenti da quelle meramente produttive, ma legate a servizi di carattere didattico e ludico, agli spazi di socializzazione e alla ospitalità diffusa - instaurano una nuova relazione urbano-rurale in chiave territoriale che potrà condurre lo sviluppo verso una maggiore sostenibilità ed una maggiore qualità. In un sistema come quello rurale che stenta a liberarsi dai limiti delle persistenze, startup e hackspace si occupano di rivoluzionare l'ambito rurale. Esempificativo è il caso di Rural hub che ricerca sistemi innovativi di sviluppo economico connessi alle imprese rurali, operando sui problemi sociali e di mercato connessi a queste aree. Rural hub opera sul connubio tra coliving e coworking attraverso innovazione sociale in ambito rurale, eventi diffusi sul territorio, incubatore per Rural startup, laboratori dell'agrifood e progetti di attivazione in favore delle comunità rurali.

1. Cfr. <http://demo.istat.it>
2. La Strategia Nazionale Aree Interne stabilisce che l'offerta dei servizi viene individuata attraverso l'aggregazione di comuni confinanti capaci di offrire la completa offerta di scuole secondarie, almeno una azienda ospedaliera sede di DEA di primo livello e almeno una stazione ferroviaria di categoria Silver.
3. Cfr. <http://agricoltura.istat.it>
4. Banca delle terre abbandonate o incolte e misure per la valorizzazione dei beni non utilizzati
5. Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia
6. Cfr. <http://www.urma-project.eu/about-the-project.html>
7. Accordo di Partenariato Italia 2014-2020, azione 3.1.6

References

- Balducci, A., Fedeli, V., Curci, F. (2017) Italia post-metropoli?, Balducci, A., Fedeli, V., Curci, F., eds, Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia, Guerini e associati, Milano
- Barbieri, P. (2015) Geocittà? In che modo, oggi, si abita, nello stesso tempo, un "luogo" e il "mondo"? List Lab, Trento
- Carta, M. (2014) Reimagining urbanism. Città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano, List Lab, Trento
- Carta, M. (2017) Pianificare il territorio circolare, governare lo sviluppo locale, Carta, M., Contato, A., Orlando, M., eds, Pianificare l'innovazione locale. Strategie e progetti per lo sviluppo locale creativo: l'esperienza del SicaniLab, Franco Angeli, Milano
- Donadieu, P. (2013) Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città, Donzelli editore, Roma
- Geddes, P. (1984) Città in evoluzione, Il saggiatore, Milano
- Rizzi, C. (2016) João Nunes: progettare paesaggi, List Lab, Trento
- Ronsivalle, D. (2007) Ri-generare il paesaggio, Franco Angeli, Milano
- Waldheim, C. (2016) Landscape as urbanism: a general theory, Princeton Architectural Press, New York

La dissoluzione dei confini nella città contemporanea

Jole Tropeano

La linea di separazione, un duplice significato

Il termine confine, etimologicamente derivato dal latino "*cum*" e "*finis*", indica la linea di separazione tra due spazi. Nella città storica, ancora in epoca medievale, tale linea è riconducibile alla cinta muraria, eretta per lo più per ragioni difensive. Un confine fisico singolo, unico, compatto e definito tra il costruito e il resto del territorio, interrotto solo in alcuni punti dall'unico elemento di collegamento con l'esterno: le porte. Entro questo *recinto* si sviluppano le dinamiche sociali e si instaurano, in maniera gerarchica, tutti i rapporti con gli elementi fisici dello spazio. Il reticolo stradale molto fitto e irregolare definisce gli isolati e, nei punti in cui si amplia, dà luogo alle piazze dove si concentrano le principali attività del commercio e della vita pubblica. In questa conformazione spaziale si possono distinguere in modo chiaro e preciso le strutture di riferimento-simbolo laico e spirituale. Nella sua categoria singolare, il confine come linea netta di demarcazione, nato per preservarsi da attacchi esterni e assolta la sua funzione difensiva, continua a rimanere quasi immutato nella sua corporeità mostrandosi, ancora, simbolo della sua prima natura, ma vestendosi, oggi, di una nuova aggettivazione storica. Fin dalle prime espansioni, resiste e coesiste all'interno della città odierna, confermandosi quale elemento di circoscrizione di un nucleo antico.

Il termine stesso *cum-finis* porta con sé il duplice significato di distinzione che da un lato conferma il concetto di differenza (nell'azione di separare qualcosa), dall'altro rafforza quello dell'individualità ovvero dell'identità (nell'azione di dare risalto a qualcosa). Ciò sta a significare che alla costruzione di mura con carattere di separazione tra l'urbano e l'extra-urbano e di difesa da tutto ciò che proviene dall'esterno, corrisponde l'esigenza di ritrovarsi all'interno di uno spazio definito, di legarsi assieme in una comunità.

Diversità e identità

Nel passaggio dalla *modernità* alla *contemporaneità* si è assistito, oltre che ad una maggiore crescita in termini dimensionali dello spazio

costruito, ad una *frammentazione* e ad una (s) composizione in diverse parti dell'edificato tanto che, oggi, in riferimento alla città e ancor più alle grandi metropoli, è forse più pertinente adoperare il termine *confine* nella sua accezione plurale. *Frammentazione* che si percepisce su due livelli. Nelle frange più esterne della città contemporanea non vi è più la netta separazione tra i due mondi, quello del costruito (interno) e quello della campagna (esterno) poiché i processi di urbanizzazione avvenuti in tempi brevi hanno portato ad avere delle configurazioni spaziali che "non sono più città, ne hanno perso, dall'alto, la fisionomia; ma neppure campagna urbanizzata, dato che lo spazio aperto (coltivato o brullo) non circonda quello abitato, ma anzi ne è inglobato". (Boeri, 2011)

Questa tendenza odierna alla dispersione ci conduce a non pensare più alla città come un unico nucleo con un unico confine; i suoi margini esterni, di fatto, non sono più un'unica barriera. Ciò vuol dire che, nei suoi punti più esterni, non possiede più un solo confine, ma tante parti di confini diversi. "In effetti, dopo il recinto delle origini, la nozione di confine ha subito mutazioni riguardanti sia la facciata che il faccia-a-faccia. Dalla palizzata allo schermo televisivo, passando attraverso le recinzioni di pietra del bastione, la *superficie-limite* non ha smesso di registrare trasformazioni, percettibili o impercettibili, l'ultima delle quali è costituita probabilmente dall'*interfaccia*. [...] L'agglomerato metropolitano possiede ancora una facciata?" (Virilio, 1998). Osservata esternamente da più punti ha tutti i connotati di una *facciata* discontinua, che è comunque la parte più epidermica del suo essere (s)composta internamente. Di fatto, così come ci viene difficile delimitare la città contemporanea entro una linea esterna continua, entro un bordo formale, entro i limiti di un perimetro, altrettanto difficile è l'azione di descrivere la sua struttura interna *polisemica*, il suo declinarsi in una molteplicità di parti e significati, non tutti definiti e definibili.¹

La disarticolazione delle strutture organizzative e sociali nel tempo hanno prodotto, sia internamente che esternamente, una serie di linguaggi che si concretizzano in una varietà di forme, ritmi, tipologie, dimensioni, materiali.

Considerando che con l'atto di confinare si definiscono due diversità, allora, la forma-

zione per parti e in tempi diversi della città contemporanea, ha portato a restituirci piuttosto una molteplicità di diversi confini esterni e interni. Il bordo non finito e non definito manifesta la mancanza di unitarietà che è spaziale, ma anche culturale. Nella contemporaneità la dissoluzione e la perdita di continuità di un confine materiale non necessariamente decreta la sua inesistenza, ne sono solo cambiate le valenze.

La dimensione materiale e immateriale dei confini contemporanei

Se "la città non ha più porte e la metropoli non si sa dove comincia e dove finisce" (Ilardi, 1990), volgendo una prima considerazione sulla conformazione fisico-spaziale, uno dei termini più ricorrenti è forse quello della *indefinibilità*. A questo si aggiunge una complessità interna che, negli ultimi 50 anni, è stata oggetto di numerose riflessioni da parte di urbanisti, ma anche di sociologi, filosofi e antropologi, che hanno affiancato alle iniziali letture morfologiche e tipologiche diversi approcci interdisciplinari. Non solo osservata esternamente si mostra frazionata, ma anche percorsa dal suo interno ci si accorge dell'esistenza di una pluralità di significati, dove l'azione dell'individuo sul piccolo contesto predomina sulla totalità del sistema urbano.

All'esterno i confini delle nuove espansioni sono conseguenza delle stesse azioni individualistiche dell'uomo sul territorio e, venendo a mancare una prospettiva unitaria che definisca spazialmente anche una linea divisoria, si disperdono e si dissolvono nelle singole scelte arbitrarie.

All'interno viene superata anche la *dicotomia dualistica di centro-periferia* a fronte di nuovi e diffusi luoghi della diversità non solo fisici, ma anche sociali. La città contemporanea si presenta come uno spazio in cui "ai *grandi racconti* della causalità teorica sono così subentrati i *piccoli racconti* dell'opportunità pratica, e, infine, i *microracconti* dell'autonomia" (Virilio, 1998).

Quando sulle scelte dimensionali e tipologiche di un intervento unitario prevalgono le scelte particolaristiche, si giunge ad una nuova *geografia urbana* senza dover necessariamente costruire barriere fisiche. Si assiste, piuttosto, all'esistenza di sempre più confini sociali, simboli dell'inclusione e/o dell'esclusione, che si manifestano in divergenti appropriazioni e usi dello spazio. Confine so-

ciale che diventa anche limite, nel senso del termine che individua non tanto qualcosa che divide, ma qualcosa non si riesce a superare e, in termini fisici, di uno spazio che non si riesce a raggiungere.

Allora, la smaterializzazione fisica dei confini diventa il riflesso delle diverse collettività che co-abitano un *territorio* e che, con i propri comportamenti, lo modificano. "Un territorio è tale non perché unifica attorno a un principio comune o mette ordine e stabilità, ma al contrario, perché è la rappresentazione concreta, sul suolo, di una divisione sociale, di una rottura delle regole fino ad allora condivise, di conflitto irriducibile. Un territorio che non è più bene comune e la cui misura e forma si rendono spazialmente visibili attraverso la separazione tra differenze e l'esclusione delle diversità".²

I territori che compongono la contemporaneità, sempre più conflittuali, entrano in costante contatto tra di loro e generano diversi scambi osmotici nel loro rapportarsi, portando a continue e rapide modificazioni dall'interno e dell'intorno. C'è da chiedersi se, in fondo, tali componenti non acuiscano una discrasia già esistente, al punto che la città ci appare piuttosto come "confuso amalgama di frammenti eterogenei" (Secchi, 2000).

Internamente ed esternamente l'azione dell'uomo genera confini molteplici, "tanto invisibili quanto difficili da valicare", temporalmente mobili, sempre meno refrattari, si dilatano e si contraggono nelle compagini spaziali che diventano compendio delle diverse pluralità sociali, causa ed effetto della frammentarietà. "La città diviene sempre più il luogo della differenza, coacervo di minoranze culturali, religiose, linguistiche, etniche, di livelli di reddito, di stili di vita, di architetture e di saperi che tendono a rinchiudersi, attraverso complicati processi di esclusione-inclusione, entro propri "villaggi", *enclaves* o "fortezze" (Secchi, 2000).

Questa trasformazione dello spazio da parte del singolo si attua entro un limite circoscritto e misurabile in cui in grado di affermare la particolarità e l'unicità anche come fattori di distinzione.

"La metropoli contemporanea è invece il luogo dove matura una nuova fase che conduce fuori dalle soglie del "moderno" segnando rispetto ad esso una radicale cesura. La dimensione di tale cesura dev'essere colta appunto nel lievitare di questa nuova figura che è

l'individuo metropolitano. L'edificio deve diventare paesaggio della sua mente. Deve rappresentare la proiezione del suo spazio "interiore", misurato dal suo desiderio di libertà" (Ilardi, 1999).

Intorno e interno

Dalle considerazioni fin qui riportate sulla città contemporanea è emersa una struttura (s) scomposta di punti e luoghi, nella quale, forse, è possibile riconoscere nelle grandi infrastrutture un elemento antropico con caratteristiche di linearità. Anche queste però, come per le riflessioni in merito al termine di *confine*, offrono due interpretazioni. Di fatto, nella contemporaneità, benché la loro principale funzione è quella di essere luoghi di flusso e mobilità, sono anche i bordi sui quali si attestano i nuovi insediamenti. Le nuove infrastrutture, a differenza delle strade dei nuclei urbani antichi, sono sempre più luogo di passaggio, una sorta di corridoio a cielo aperto, dalle quali, percorrendole, è possibile osservare l'eterogeneità di contesti che si susseguono e che loro stesse dividono. Della strada come luogo di incontro ed elemento di misura della determinazione degli isolati, ne sono cambiati i connotati funzionali e spaziali. Oggi attraversano i territori connettendoli tra di loro e accorciandone le distanze, ma solo in termini di mobilità. Forse in alcuni casi, considerata la loro posizione e il loro sviluppo rispetto ai nuclei urbani, si sostituiscono alle antiche mura nella definizione di un limite esterno, anche se, oggi, sono investite della duplice valenza di collegamento e diaframma. Se pensiamo, ad esempio, alle sopraelevate o ai binari ferroviari che terminano nelle grandi stazioni interne alla città, in esse riconosciamo sì un mezzo che favorisce gli spostamenti, ma anche un vero e proprio limite fisico, generatore di cesure interne. Le separazioni che queste creano, sommate alla mancanza dei margini più esterni della città contemporanea, probabilmente, rafforzano ancora di più la volontà dell'uomo a chiudersi in confinamenti più interni. Se è pur vero che la possibilità di muoversi liberamente è segno anche di superamento di limiti, l'azione di confinarsi in spazi più piccoli diventa l'atto per affermare il proprio bisogno di controllo, di riconoscersi in un proprio spazio misurabile, e/o forse, anche, la ricerca di sicurezza³. Ciò che è al di fuori è un grande intorno esterno che comprende tanti intorni interni. L'uomo contemporaneo sviluppa

l'intenzione di appartenere a qualcosa, di ritrovarsi nel proprio intorno visibile, modificandolo come se fosse uno spazio sul quale si deve intervenire, dandogli il corpo che a suo modo lo deve rispecchiare. Il tutto a sua misura, che non è più di certo la dimensione della città.

1. "La città contemporanea sembra opporre una fiera resistenza alla descrizione, soprattutto se questa è svolta nelle forme codificate dell'urbanistica moderna". Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica, Editori Laterza, Roma-Bari, pp. 77
2. Ilardi M., Dieci tesi su territori e minoranze in (a cura di) Villani T., Millepiani Urban. Urbanesimo, architettura, estetica. L'esplosione urbana, Associazione culturale Eterotropia, Milano, 2009, pp.69-76
3. "Dal corpo al territorio, dal territorio al corpo, si afferma tutta una concezione del luogo antropologico: del luogo in cui tentano di mettersi in atto i riferimenti dell'identità, della relazione e della storia. In un luogo ci si riconosce. È il centro orientato, contrassegnato, simbolizzato degli universi di riconoscimento [...]" Augé M., (2007), Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni, Bruno Mondadori Edizioni, Milano, pp. 52

References

- Augé M. (2007) Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni, Bruno Mondadori Edizioni, Milano
- Bauman Z. (2007) Modernità liquida, Laterza, Roma-Bari
- Boeri S. (2011) L'anticità, Editori Laterza, Roma
- Ilardi M. (a cura di) (1990) La città senza luoghi. Individuo, conflitto, consumo nella metropoli, Costa & Nolan, Genova
- Ilardi M. (1999) Negli spazi vuoti della metropoli, Bollati Boringhieri, Torino
- Secchi B. (2000) Prima lezione di urbanistica, Editori Laterza, Roma-Bari
- Virilio, P. (1998) Lo spazio critico, Edizioni Dedalo srl, Bari

Connessioni per l'accoglienza

Nicola Tucci

Le città odierne, che si proiettano in un panorama multiculturale e multietnico, sono organizzate per l'accoglienza dei flussi dei nuovi "viaggiatori"? Viaggiatori che hanno diverse caratteristiche ed a cui si devono dare risposte adeguate e differenziate. Viaggiatori che si muovono e si muovono per piacere e/o esigenze culturali o costretti agli spostamenti da difficili condizioni di vita nei loro luoghi di origine. Ai primi, la città dove offrire una rete di elementi dell'accoglienza istantanea tale da poterli attrarre e suscitare la voglia di ritornare ma anche essere a loro volta testimoni verso altri dell'attrazione generata. Ai secondi la città deve offrire le giuste condizioni di accoglienza, per un periodo medio-lungo. Come agire di fronte a questa sfida? Porta con sé solo dei problemi, come da tante parti ci sentiamo dire, oppure anche delle opportunità? Dal 2008, anno del dialogo interculturale, si è formata in Europa una rete di città che vedono la diversità come una risorsa, come un vantaggio per lo sviluppo intellettuale e economico, piuttosto che come un problema. L'idea è che la diversità possa favorire l'innovazione e la creatività, e quindi la posizione competitiva e la qualità della vita nelle città. La chiave è che istituzioni e politiche adeguate predispongano le condizioni perché gruppi e persone possano interagire liberamente (nel quartiere, nel lavoro, nella scuola) al di là delle differenze culturali. L'impegno è a costruire dei ponti che ci uniscano, invece di rafforzare i cancelli identitari che ci separano. Basti pensare a come era organizzata l'accoglienza nella prima metà del secolo scorso in città come Buenos Aires con l'Hotel de los inmigrantes. In Argentina, l'emigrante veniva sottoposto ai controlli burocratici e sanitari direttamente a bordo del piroscafo appena giunto dall'Europa. Infatti, subito dopo l'attracco al molo dell'imbarcadero, una commissione medica visitava i passeggeri per verificare l'assenza di malattie contagiose o invalidanti, magari contratte durante il viaggio, che potevano precludere lo sbarco e ne controllava i documenti. Mentre a New York, Ellis Island

a partire dal 1892 fu la sede della stazione federale per l'immigrazione degli Stati Uniti d'America. Per renderla adatta a questa funzione vi fu costruito un forte (il forte Gibson, dal nome di un eroe nazionale) dotato di possenti postazioni di artiglieria. L'isola di Ellis divenne importante nella storia delle migrazioni dal vecchio continente a partire dal 1890. Ha rappresentato la porta di ingresso alla speranza americana per milioni di persone (certamente più di 12 milioni). Non sempre e non per tutti gli auspici di una vita migliore si sono, poi, rivelati tali, ma, sicuramente per tutti, il passaggio "sull'Isola delle Lacrime" è rimasto impresso in maniera indelebile nella propria memoria di emigrante dando così luoghi una valenza paradigmatica nell'immaginario collettivo americano. Oggi le città non sono organizzate per l'accoglienza di medio-lungo periodo e questa deficienza dipende direttamente dalla nostra società contemporanea disabituata negli ultimi 60 anni a interagire con i flussi migratori, che sono sempre esistiti nella nostra storia, di persone che cercano la nuova "terra promessa" in Europa. Le connessioni tra l'offerta di accoglienza istantanea e quella prolungata dovrebbe riuscire a sfociare in uno sviluppo di politiche urbanistiche e territoriali tali da fonderle e renderle l'una il volano dell'altra. Le città hanno una estrema necessità oggi di dotarsi di connessioni infrastrutturali per una accoglienza organica ed organizzata spostando i propri limiti nel campo dell'inclusione rigenerativa.

La città geografica: l'insediamento come elemento dell'organismo territoriale

Giuseppe Tupputi

Abstract

L'enorme espansione delle città contemporanee ha comportato la trasformazione dell'assetto strutturale delle città e delle condizioni spaziali che identificano i caratteri di urbanità.

La ricerca proposta assume l'ipotesi che, alla luce di una rinnovata interpretazione del rapporto tra forme urbane e forme geografiche, sia possibile riconoscere alcune potenzialità in seno alla nuova condizione delle città, caratterizzata da fenomeni di diffusione e dispersione, da una forma aperta e da una dimensione dilatata.

In Italia, nel secolo scorso, la teoria del progetto urbano ha affrontato questi temi cercando di definire la sintassi della costruzione urbana in rapporto alle forme della geografia fisica.

Assumendo questa postura, il saggio proposto intende analizzare alcune esperienze progettuali paradigmatiche condotte da Saverio Muratori (Magliana I e II - Roma) e Agostino Renna (Monteruscello - Pozzuoli).

In particolare, si vogliono indagare i metodi adottati durante i processi di costruzione della forma urbana - da quelli di tipo strutturale a quelli di tipo espressivo - che si definiscono in costante rapporto con le forme del sostrato orografico e, parallelamente, si vogliono indagare gli strumenti di rappresentazione adottati per "disvelare" le potenzialità formali e spaziali insite nelle geomorfologie territoriali.

Città e territorio: crisi e possibilità

Nel passaggio dal XX al XXI secolo si è verificato un fenomeno di portata planetaria: come ricordato da Guido Martinotti¹, per la prima volta dalla nascita stessa degli insediamenti urbani stanziali, e quindi per la prima volta in tempi lunghissimi (dai cinquanta ai centoventi secoli di storia), la popolazione urbana ha superato quella che abita le campagne. Infatti, se fino al 1850 solo

il tre per cento della popolazione mondiale risiedeva in città, il rapporto Onu del luglio 2014 ci dice che tale percentuale è arrivata al cinquantaquattro per cento, e stima che nel 2030 supererà il settanta per cento².

Questi dati (soprattutto se a ciò si aggiunge che la popolazione mondiale si è più che quadruplicata nel corso degli ultimi cento anni) sono utili a capire l'enorme dimensione raggiunta dai fenomeni di urbanizzazione e di espansione degli insediamenti antropici, e ci aiutano ad immaginare quanto profondi possano essere i mutamenti che tali fenomeni hanno prodotto, oltre che nella dimensione, anche nella struttura, nella morfologia fisica e nei caratteri spaziali che connotano la città e i territori contemporanei.

Infatti, se è vero, come afferma Massimo Cacciari³, che il modello da cui discendono le città occidentali e con esse anche le metropoli moderne, è la *civitas augenscens* romana - una città in cui è costitutiva la tensione alla crescita - e che quindi il destino di *de-lirare* (ossia oltrepassare la *lira*, il *limes*, il proprio confine) sia già implicito in questo modello sin dalle sue origini, è vero anche che, dagli anni '50 del secolo scorso (in modo variabile rispetto ai differenti contesti geopolitici e geo-economici), questa espansione ha raggiunto ritmi estremamente più elevati, arrivando ad influenzare fortemente la validità del modello stesso, dei suoi paradigmi conoscitivi e progettuali, e perfino dell'idea di città ad esso sottesa.

A cavallo tra il XX e il XXI secolo moltissimi centri urbani, in tutto il globo, hanno radicalmente mutato la propria conformazione strutturale, ragion per cui, analizzandogli insediamenti contemporanei, non è più possibile riferirsi alla struttura compatta, monocentrica e centripeta della città storica europea, né tantomeno riferirsi alla struttura, seppur più dilatata, pressoché concentrica e centrifuga delle "metropoli di prima generazione"⁴, basate sulla presenza di un *core* centrale e sulla progressiva crescita anulare dei *rings* periferici.

Osservando invece, a una scala più ampia, gli odierni territori urbanizzati appare chiaramente riconoscibile come questi modelli siano stati ormai superati dalla nascita di una 'nuova città sconfinata', una "meta-città"⁵, in cui i fenomeni di dispersione e diffusione si sono tradotti in una forma urbana 'aperta' e 'dilatata'. Tali

vasti sistemi urbani o metropolitani, che si strutturano come conurbazioni discontinue di insediamenti antropici e si espandono per decine e decine di chilometri sul corpo fisico della superficie terrestre, inglobano elementi geografici (quali boschi, laghi, colline) e ampie porzioni di natura (campagne coltivate, terreni incolti, vuoti ineditati), e rendono difficile distinguere tra ciò che è urbano e ciò che è rurale.

Nella sua cieca espansione la città si è frammentata; essa sembra essere 'esplosa' in tanti frammenti dispersi sul territorio. Ciò ha portato, in un certo senso, alla scomparsa dei confini *esterni* della città e, per contro, alla nascita di confini che separano parti edificate e parti inedificate, e che sono *interni* alla città stessa.

Per questo motivo, pur mettendo in crisi il rapporto tra città e natura, le nuove forme che connotano i territori urbanizzati contemporanei rappresentano al contempo un'importante occasione per rinnovare il senso dell'abitare e riconfigurare la forma della città contemporanea. Infatti, è possibile intravedere in tali forme l'opportunità di una "risorgente porosità"⁶ tra città e natura, di nuovi modelli relazionali tra l'ambiente urbano e quello naturale.

Infatti, non essendo più possibile ricostruire l'antica *forma urbis*, ormai sfatta⁷, l'obiettivo delle discipline che si occupano della trasformazione e della gestione dei territori credo debba essere quello di indagare tali nuove opportunità, travalicando gli ormai deboli confini amministrativi e intendendo l'intero territorio come un *unicum antropogeografico*.

Per far ciò, è sicuramente necessario affrontare una nuova descrizione formale del paesaggio, elaborare nuove categorie e paradigmi interpretativi, nuovi modelli di lettura interscalare e nuovi metodi di rappresentazione della superficie terrestre, intendendo la città-territorio come un insieme unitario di corpi artificiali e corpi naturali, e cioè come "quella forma di insediamento che continuiamo a chiamare città perché ancora non sappiamo dargli un nome".⁸

La descrizione geografica e le "metafore della Terra"

La disciplina che, per definizione⁹, si occupa di descrivere la forma della superficie terrestre è la geografia fisica.

A differenza di quella scientifica, la descrizione geografica non indaga i processi causali tra i fenomeni evidenziati in un certo campo, ma si limita a rappresentare tali fenomeni nel loro puro apparire, a renderli evidenti - e quindi operabili - da uno specifico punto di vista.

Per questo motivo, scrive Giuseppe Dematteis¹⁰, la geografia non possiede una vera e propria 'teoria', e, paradossalmente, il punto di vista del geografo, che costituisce la ragione stessa delle rappresentazioni cartografiche, non dipende in nessun caso da logiche attinenti al sapere geografico, ma concerne sempre altri campi del sapere (militare, politico, architettonico, paesaggistico, etc.). Perciò, "a differenza di quella scientifica, che ha la struttura logica di un discorso, la descrizione geografica è un insieme di enunciati, legati tra loro da debole coerenza logica, ciò che lascia ampi gradi di libertà a chi descrive".¹¹

In questo senso, vista con lo sguardo dell'architetto, la geografia, che "opera come descrizione analogico-metaforica della realtà"¹² (poiché esprime significati non geografici attraverso la rappresentazione delle forme dello spazio fisico terrestre), coincide con il disvelamento di un insieme di valori simbolici, di qualità formali e di potenzialità spaziali implicite nelle configurazioni fisiche della superficie terrestre.

In primo luogo, attraverso l'osservazione delle forme del paesaggio, è possibile leggere i processi storici e comprendere i valori culturali ad essi legati. Il paesaggio può essere inteso, infatti, come "l'immagine scritta sul suolo di una società o di una cultura"¹³ e, attraverso lo studio delle sue forme, è possibile comprendere il modo in cui la dialettica cultura-natura si è storicamente configurata nel fenomeno delle morfologie territoriali.¹⁴

In secondo luogo, è anche possibile intendere il territorio stesso come un insieme organico di forme, e quindi come un sistema semantico¹⁵ dotato di leggi e principi morfologici propri. Da questa prospettiva, il paesaggio può essere considerato nella sua duplice essenza di 'sfondo' e di 'insieme di strutture formali'¹⁶.

Esso può essere inteso 'sfondo' in quanto, a causa della continuità della superficie terrestre, sono sempre le architetture, gli aggregati e gli insediamenti antropici ad

emergere come individui. Perciò, nell'attuale condizione dei territori antropizzati, si potrebbe, per esempio, esaltare la riconosciuta dialettica tra il *continuum* del sostrato naturale e i frammenti urbani, definendo e delimitando con chiarezza le sagome e i confini dei singoli quartieri. Essi, infatti, solo se conclusi in sé stessi, riescono ad acquisire una propria riconoscibilità, e quindi ad emergere come figure dallo sfondo continuo della orografia. Perciò, anche i vuoti ineditati inglobati dalla città che si espande 'a macchia d'olio' sul territorio vasto, potrebbero assumere un valore sintattico, il valore della pausa nella composizione musicale, ed essere intesi come intervalli capaci di conferire identità e autonomia alle singole parti, definendole nella loro finitezza¹⁷.

Inoltre, il paesaggio può essere anche inteso come un 'insieme di strutture formali' poiché, pur non essendo possibile individuare una strutturazione continua delle forme del territorio, è possibile distinguere alcune porzioni riconoscibili e delimitabili – identificabili come *stanze territoriali* - all'interno delle quali sono già presenti determinati campi di forze, specifiche relazioni tra forme ed elementi (insieme antropici e naturali). In quest'ottica, mediante la descrizione geografica, sarebbe possibile riconoscere i principi che ordinano tali strutture e i caratteri spaziali che connotano le forme dei singoli elementi che le compongono. Il riconoscimento del valore sintattico e morfologico del sostrato orografico consentirebbe, poi, di definire i principi insediativi più idonei alla costruzione di un'unità urbana pienamente integrata nel territorio.

La descrizione-interpretazione delle forme del territorio diventa, così, la prefigurazione dei modi stessi di abitare uno specifico luogo. Ciò vuol dire che, assumendo i modelli elaborati dai geografi come "campi d'azione" per il dispiegamento delle forze compositive proprie della disciplina architettonica, è possibile costruire parti di città capaci di riferirsi alle 'vocazioni' già implicite nelle forme orografiche e di esaltare i caratteri originari dei luoghi naturali. Inoltre, attraverso la rappresentazione e l'interpretazione delle forme 'senza tempo' della geografia fisica, è possibile immaginare il territorio come un

unico organismo eterogeneo, e concepire la sua costruzione come totale e organico progetto di architettura, in cui ogni parte è un microcosmo e restituisce fedelmente la sembianza del tutto.¹⁸

L'insediamento come elemento dell'organismo territoriale

In Italia, già dalla fine degli anni Cinquanta, questi temi sono stati oggetto d'interesse e quindi campo d'indagine di numerose ricerche all'interno di ambiti disciplinari differenti (quali l'architettura, l'urbanistica e la geografia) e anche di contesti culturali non per forza omogenei.

In particolar modo, la cultura architettonica italiana del secondo Novecento si è confrontata in più occasioni con il tema del rapporto tra le forme del territorio e le forme della città, affrontandolo in modi differenti, e riconoscendone la centralità rispetto ai principali nuclei problematici che interessano il progetto urbano nella contemporaneità.

Il rapporto con il territorio ha segnato finanche le origini della scuola italiana di morfologia urbana e tipologia edilizia, e Saverio Muratori è stato forse il primo, in questo contesto, a 'scoprire' il valore 'operante' del territorio. Attraverso i suoi ridisegni interpretativi, che partono dall'analisi dei tessuti urbani di Roma e Venezia, per poi arrivare a scale territoriali e geografiche, Muratori non solo coglie la possibilità di leggere sul corpo del territorio i segni dei processi storici che l'hanno conformato e trasformato nel tempo, ma intuisce anche la possibilità di riconoscere nel modellato orografico alcune proprietà formali da porre alla base della trasformazione stessa del territorio, e quindi del progetto urbano.

Circa vent'anni più tardi, una nuova generazione di architetti, tra cui in particolare il gruppo nato attorno alle figure di Aldo Rossi, Giorgio Grassi, Antonio Monestiroli e Agostino Renna, provò con enfasi rifondativa, a rielaborare una teoria urbana basata sullo studio del rapporto tra 'parti di città' e 'parti di territorio', che intendesse il progetto urbano come "*il disegno integrato*" di fatti ben definiti, insieme antropici e naturali: *una casa, un ponte, una strada, un bosco*.¹⁹

All'interno di questo secondo gruppo di architetti, la figura di Agostino Renna

assume un particolare interesse per la ricerca poiché, se Muratori sembra aver contribuito alla nascita di un pensiero teorico, l'obiettivo principale della ricerca di Renna sembra essere stato quello di elaborare un metodo di rappresentazione delle forme del territorio capace di esprimere, di far emergere le qualità spaziali e i legami strutturali di queste forme, e poi, di porli a fondamento del progetto urbano.

Sin dalla sua tesi di laurea, elaborata con Salvatore Bisogni, il nucleo problematico affrontato da Renna è stato il "*problema di disegno*" delle aree urbane estese su territori vasti; un disegno che fosse capace di affrontare "*con criteri unitari*" i problemi di forma che caratterizzano sia i territori edificati che quelli non edificati, sia le città, che le campagne e i territori naturali.²⁰

Sia Muratori che Renna hanno elaborato alcuni progetti che possono essere considerati paradigmatici rispetto ai temi trattati, perciò la seconda parte del saggio consisterà nell'analisi di due esperienze progettuali (il quartiere Magliana II a Roma e l'insediamento di Monteruscello a Pozzuoli), il cui fine sarà quello di riconoscere alcune proprietà specifiche del rapporto tra le forme della terra e le forme della città contemporanea.

Poiché si è intesa l'unità *città-territorio* come un unico organismo basato su logiche inter-scalari, si vorrebbero provare a descrivere tali casi di studio utilizzando differenti scale dimensionali: da quella geografica a quella dell'insediamento, e da quella dell'aggregato o del tessuto a quella del singolo elemento urbano. Ognuna di queste differenti scale di rappresentazione illustra nel dettaglio alcune precise problematiche affrontate nel corso del processo progettuale ed è utile a controllare specifici problemi compositivi. In primis la definizione dei principi insediativi, della "*struttura della forma*" ossia, stando alla definizione data da Giancarlo De Carlo, l'"*intelaiatura principale che serve da trama compositiva alla grana più indeterminata e diffusa delle minute espressioni formali*"²¹ e che si relaziona con le forme geografiche alla grande scala; poi la "forma della struttura", ossia "la materializzazione in termini fisici dei parametri dell'organizzazione spaziale che strutturano le parti di città, gli aggregati urbani"²² e, in ultimo, la definizione dei caratteri spaziali degli elementi urbani e

quindi i caratteri tipo-morfologici declinati in relazione al sostrato orografico.

Progetto per il quartiere Magliana II, Roma (1956-57)

Il quartiere Ina-Casa alla Magliana a Roma e la sua successiva espansione sono pensati da Muratori come due insediamenti autonomi, separati dalle pendici collinari.

Il quartiere di fondovalle, costruito su un terreno prevalentemente pianeggiante, si misura con la forma sinuosa dell'ansa del Tevere, configurandosi come un tessuto omogeneo a struttura radiale.

L'insediamento di crinale si misura, invece, con le forme corrugate del sistema delle dita collinari, configurandosi come un insieme di elementi urbani collocati in punti cospicui del territorio. Tali elementi definiscono tra loro relazioni a distanza all'interno di una struttura discontinua che si 'appoggia' alle peculiari forme orografiche del sistema collinare.

Perciò, è secondo criteri di natura geografica che Muratori distingue e separa i due differenti tipi di insediamento e, poi, costruisce la specificità di ognuno di essi in rapporto alle forme orografiche.

In particolar modo, i progetti per l'espansione Ina-Casa alla Magliana II del 1957 acquisiscono una particolare rilevanza rispetto al tema trattato, sia per l'estrema precisione con cui Muratori costruisce i rapporti tra il quartiere e il territorio delle colline della Magliana, sia per il carattere sperimentale che questa esperienza assume. Infatti, poiché la messa a punto di una forma insediativa in rapporto al modellato orografico è risultato di un processo interpretativo, essa non è univoca e, perciò, Muratori, confrontandosi con la presenza degli elementi naturali, declina in diversi modi l'impianto urbano, e elabora differenti ipotesi progettuali. Il gran numero di versioni e di prove sviluppate in fase di elaborazione progettuale riesce, perciò, a chiarire al meglio il metodo adottato: dalla scelta dei principi insediativi alla definizione delle misure, dalla determinazione dei legami sintattici tra gli elementi alla declinazione dei rapporti tra questi in funzione della sperimentazione di differenti qualità spaziali.

Osservando, alla scala geografica, il sistema collinare che caratterizza l'area di progetto, è possibile riconoscere, quattro distinti elementi: il sistema dei tre crinali a S-O,

l'altopiano a N-E, la sella collinare che li divide, e il sistema costituito dagli acrocori 'puntuali'. In tutte le versioni di progetto, Muratori sfrutta la forma allungata dei tre crinali per costruire lunghe strade prospettiche attraverso un processo di 'geometrizzazione' delle forme del territorio. L'altopiano è costruito, secondo le ipotesi, attraverso l'individuazione di differenti sistemi geometrici, speculari o complementari rispetto alle geometrie da cui hanno origine le giaciture delle strade che si sviluppano sui crinali.

I luoghi collettivi del nuovo quartiere, considerati i luoghi rappresentativi della vita pubblica e, quindi, dell'identità dell'intera comunità, sono collocati nei punti cospicui del territorio: la sella collinare, costituendo il fuoco prospettico dell'insediamento (poiché punto di convergenza delle strade disposte sui crinali), assume, secondo le ipotesi progettuali, la funzione di parco pubblico o di grande piazza urbana; gli acrocori, invece, essendo facilmente identificabili anche a grandi distanze e permettendo, in modo reciproco, un'ampia visibilità, ospitano edifici specialistici isolati.

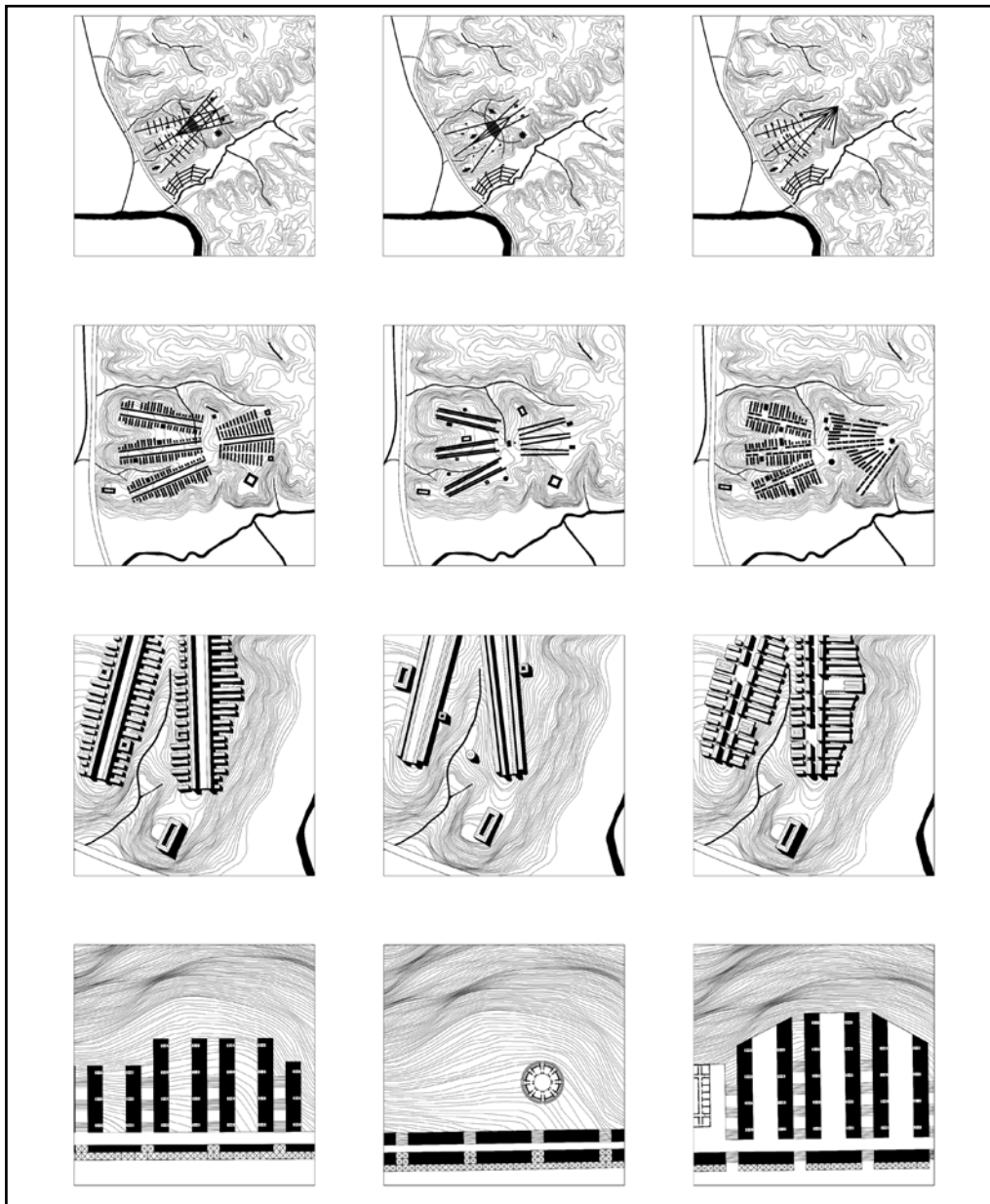
Osservando, a una scala più ravvicinata, le parti di cui il progetto si compone, ci si accorge, invece, che le tre versioni presentano delle significative variazioni nella costruzione dei versanti dei crinali. In un caso è infatti riconoscibile la volontà di enfatizzare l'unica direzione già data da questo, costruendo un lungo edificio che è parallelo a quello che individua la 'strada' ed è distanziato da esso nella misura di un 'vicolo'. Negli altri due casi è costruita la forma del versante, cui corrispondono tessuti 'a pettine' costruiti dall'iterazione di corti che si dispongono ortogonalmente rispetto agli assi di crinale. Le corti residenziali che costruiscono il versante definiscono la propria dimensione seguendo la conformazione delle isoipse naturali; queste, alcune volte sono aperte e si affacciano sulle valli naturali che si alternano ai crinali, altre volte sono chiuse e sviluppano un forte carattere d'intimità. Perciò, la declinazione dei tipi edilizi ha come scopo la sperimentazione di residenze con differenti qualità spaziali, che si definiscono, nel progetto, in relazione con i luoghi dell'affaccio. Inoltre, in alcune ipotesi progettuali, gli edifici che

costruiscono le 'corti passanti' sono poggiati su basamenti, stabilendo il rapporto con la natura attraverso la definizione di un punto di osservazione privilegiato rispetto alle valli stesse: le corti come *luogo per guardare alla natura*; altre volte, invece, gli edifici poggiano direttamente al suolo, permettendo una continuità non solo visiva, ma più marcatamente spaziale. In questo caso le corti diventano spazi connotati dalla presenza della vegetazione che vi penetra: le corti come *luogo per camminare nella natura*.

Progetto per il nuovo insediamento di Monteruscello, Pozzuoli (1983)

La costruzione di Monteruscello è stata necessaria a causa dell'emergenza bradisismica che ha colpito la città di Pozzuoli nel 1983. Oltre a dover affrontare il grande impegno civico legato allo stato di emergenza e alle complesse questioni connaturate nel bisogno di trasferire una parte considerevole di una città di mare nelle campagne interne, Pozzuoli doveva affrontare anche i problemi riguardanti il suo nuovo grado di urbanizzazione, che la rende, oggi, una conurbazione lineare di piccoli centri. La nuova città sorge sulle pendici poco scoscese dei crateri dei Campi Flegrei, aprendosi verso la piana interna di Caserta. L'impianto è diviso in quattro distinte unità morfologiche: a monte del declivio si sviluppa il nucleo centrale; più in basso, a valle, trova spazio l'area commerciale, più facilmente collegabile al sistema infrastrutturale; poi, dalla parte opposta rispetto alla strada extraurbana diretta verso Pozzuoli e Napoli, sono collocate la cittadella universitaria e la zona industriale. Il nucleo centrale dell'insediamento, il cosiddetto 'centro storico', è costruito sulla parte più alta del versante, la cui pendenza si addolcisce progressivamente, verso la pianura a nord. Inoltre, il versante è caratterizzato da un andamento discontinuo, da una forma 'gradonata', ottenuta dalla progressiva sedimentazione delle colate laviche che hanno conformato i pendii collinari come una successione di 'balze', di repentini salti di quota. Osservata alla scala dell'insediamento, l'omogeneità delle forme del versante corrisponde all'omogeneità geometrica della griglia urbana che Renna assume per strutturare il progetto del quartiere.

Figura 1 – Progetti per l'espansione del quartiere della



Magliana a Roma, 1957 (Saverio Muratori). Ridisegni interpretativi a cura dell'autore che mostrano il rapporto tra le forme urbane e le forme orografiche alle differenti scale dimensionali.

Così come nei progetti per la Magliana la dimensione dei crinali corrispondeva a quella delle lunghe strade prospettiche ma era, al contempo, 'misurata' dall'iterazione di corti residenziali, anche la griglia urbana e il versante collinare, oltre ad essere considerati come elementi, possono essere considerati come insiemi di elementi, omogenei nella loro totalità, e al contempo variabili e declinabili, punto per punto, attraverso l'alterazione o la deformazione dei propri elementi costitutivi: le 'balze' e gli isolati. Infatti, alla scala intermedia dell'aggregato, la profondità delle terrazze corrisponde alla profondità dei salti di

quota che definiscono il declivio. Perciò, la conformazione discontinua del versante, articolata da repentini salti di quota, è risolta attraverso l'alterazione degli elementi che compongono la griglia stessa, ovvero gli isolati, le *insulae* terrazzate. Ancora una volta, come già visto per i progetti di Muratori, i luoghi per la collettività sono posizionati nei punti cospicui del territorio, siano questi emergenze formali del modellato orografico o punti rilevanti all'interno della struttura urbana. Inoltre, il sistema degli edifici e degli spazi pubblici, creando un effetto concatenante nella struttura, salda l'insieme e gli conferisce unità. Verso valle, l'edificio dei licei definisce il limite del quartiere verso valle, e si configura come un muro abitato di schinkeliana memoria. I luoghi collettivi centrali si strutturano, invece, lungo una strada colonnata, che

attraversa nel suo centro l'insediamento; essa è disposta parallelamente alle curve di livello, è delimitata da una stoà sul lato a valle e termina in un edificio polare (la chiesa madre). In adiacenza alla strada colonnata, si colloca la piazza civica, disposta ortogonalmente rispetto al declivio e costruita su un podio direzionato verso la vasta pianura centuriata. Nella definizione dei singoli elementi urbani, invece, Renna sperimenta la variazione del tipo della residenza a corte chiusa o aperta, derivato dalla tradizione partenopea, attraverso la declinazione del rapporto tra l'edificio e il suolo, tra la forma dei terrazzamenti e la dimensione dei salti di quota cui questi sono soggetti.

Conclusioni

I progetti analizzati ma, più in generale, anche quelli per le Barene di San Giuliano o La Loggetta (di Muratori), o quello per Teora (di Renna e Grassi), racchiudono i germi di possibili ulteriori sviluppi, poiché le potenzialità in essi contenute possiedono una grande validità operativa per il disegno della città contemporanea. La bellezza di questi progetti si fonda su alcune felici intuizioni:

- la *città-territorio*, ormai sviluppata per frammenti e composta di quartieri separati, può ridefinire la propria struttura in relazione alle forme della geografia fisica;
- le differenti parti della città possono costruire la propria singolarità attraverso il rapporto con le peculiarità del territorio su cui si costruiscono, e possono sviluppare la propria autonomia grazie alla dialettica tra la loro frammentarietà e la continuità del suolo naturale. In questo modo, i differenti quartieri possono partecipare alle relazioni urbane e contribuire a determinare l'identità molteplice della *città-territorio*;
- le 'misure' degli spazi urbani (residenziali e collettivi) possono essere definite in equilibrio con le misure degli elementi naturali; e questo significa che è possibile trovare un'armonia profonda tra scala umana e scala territoriale;
- i caratteri che connotano i nuovi spazi urbani possono arricchirsi della compresenza di spazi dilatati e vasti di natura e di spazi compressi, più propri della condizione urbana. Partendo da queste intuizioni, nei differenti progetti, Muratori

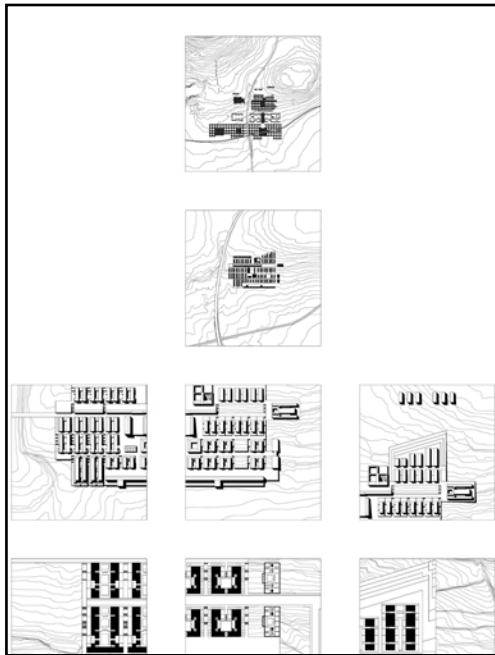


Figura 2 – Progetto per il nuovo insediamento di Monteruscello a Pozzuoli, 1983 (Agostino Renna). Ridisegni interpretativi a cura dell'autore che mostrano il rapporto tra le forme urbane e le forme orografiche alle differenti scale dimensionali.

e Renna sviluppano diverse strategie che, sposando l'idea di una profonda relazione tra architettura e natura, conferiscono una forte identità e un carattere suggestivo ai nuovi insediamenti. Essi elaborano ricchi e complessi processi d'interpretazione delle forme orografiche col fine di rendere esplicite determinate vocazioni già implicite nella morfologia del territorio e costruiscono, applicando questo metodo, quartieri capaci di esaltare il carattere originario dei luoghi e di costruire il proprio senso tramite il rapporto con il sostrato fisico su cui si sviluppano. Identificando le strutture geomorfologiche come sistemi caratterizzati da specifiche relazioni sintattiche (che influenzeranno la scelta dei principi insediativi) e gli elementi geografici come forme connotate da particolari qualità spaziali (che influenzeranno la definizione dei caratteri urbani), sia Saverio Muratori che Agostino Renna elaborano degli straordinari esempi di *città-natura*. Perciò, l'analisi dei loro progetti, alla luce del riconoscimento della contemporanea 'crisi della forma urbana', può permettere di intravedere alcune nuove potenzialità positive germogliare tra le pieghe dei nuovi fenomeni che interessano la città contemporanea.

1. Martinotti, G. (2011), *Dalla metropoli alla meta-città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI*, in Dematteis, G., (eds), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, pp.25-26.
2. Settis, S. (2017), *Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino, p.69.
3. Questo concetto è espresso da Massimo Cacciari nel suo libro *La Città* (2004), Pazzini editore, Villa Verucchio (RN). A differenza della *polis* greca, basata su legami di sangue e di terra, la *civitas* romana si fonda sulla comune accettazione di un patto di natura sociale, di un insieme di norme e di leggi. Perciò il suo destino è quello di espandersi fino a coincidere con l'intera ecumene.
4. Martinotti, G. (2011), *Dalla metropoli alla meta-città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI*, in Dematteis, G., (eds), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, pp.28-29.
5. Dematteis, G. (2011), *Introduzione. La grande sfida della città complessa*, in Dematteis, G., (eds), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, p. 19.
6. Settis, S. (2017), *Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino, p.71.
7. Donolo, C. (2011), *Sul governo possibile delle città*, in Dematteis, G., (eds), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, p. 181.
8. Ravagnati, C. (2008), *Dimenticare la città. Pratiche analitiche e costruzioni teoriche per una prospettiva geografica dell'architettura*, FrancoAngeli, Milano, p.19.
9. Dematteis, G. (1985), *Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Campi del sapere, Feltrinelli, Milano, p.89.
10. Ibidem, cap. IV, paragrafo III, *Descrizione geografica e descrizione scientifica*, pp.93-93.
11. Ibidem, p.94.
12. Ibidem, p.123. Più in generale può essere utile la lettura dell'intero cap. V, *La geografia come metafora*.
13. Ibidem, p.106
14. Renna, A. & Bisogni, S. (1966), *Introduzione ai problemi di disegno urbano dell'area napoletana*, in *Edilizia Moderna n.89-89, Le forme del territorio*, a cura di Gregotti, V., p.116.
15. Ibidem.
16. Si veda, a questo riguardo, quanto scritto da C. Norberg-Schulz in *Il paesaggio e l'opera dell'uomo*, in *Edilizia Moderna n.89-89, Le forme del territorio*, a cura di Gregotti, V., pp. 63-76.
17. Si rimanda a Moccia, C. (2015), *Forme della Terra e principi insediativi*, in Moccia, C. (eds) *Realismo e astrazione*, Aión, Firenze, pp.71-76.
18. Sto qui parafrasando le parole di Ralph Waldo Emerson in *Natura. Utilità, bellezza, armonia* (1836, 1844), trad. it. Tattoni, I. & Matullo, M. (2010, 2017), Donzelli Editore, Roma, p.55.
19. Rossi, A. (2012), *Città e territorio negli aspetti funzionali e figurativi della pianificazione continua*, in Rossi, A. (eds), *Scritti scelti sull'architettura e la città. 1956-1972*, collana Abitare, Quodlibet, Macerata, p.275.
20. Renna, A. & Bisogni, S., (1966), *Introduzione ai problemi di disegno urbano dell'area napoletana*, in *Edilizia Moderna n.89-89, Le forme del territorio*, a cura di Gregotti, V., p.116.
21. De Carlo, G., (giugno 1964) *Conferenza*, Facoltà di Architettura di Napoli; cit. in Bisogni, S. & Renna, A., (1974) *Il disegno della città*, Cooperativa Editrice Economia e Commercio, Napoli; cit. in Pagano, L. (2016) *Realismo e conoscenza in Architettura. Un metodo eclettico per il paesaggio urbano tra struttura e percezione*, in Capozzi, R., Nunziante P. & Orfeo C., eds, *Agostino Renna. La forma della città*, CLEAN Edizioni, Napoli, p. 94.
22. Ibidem.
23. Moccia, C. (2015), *Forme della Terra e principi insediativi*, in Moccia, C. (eds) *Realismo e astrazione*, Aión, Firenze, pp.71-76.

References

- Bisogni, S. & Renna, A. (1966) Introduzione ai problemi di disegno urbano dell'area napoletana, Edilizia Moderna n.89-89, Le forme del territorio, pp.116-133.
- Bisogni, S. & Renna, A., (1974) Il disegno della città, Cooperativa Editrice Economia e Commercio, Napoli.
- Cacciari, M. (2004) La Città, Pazzini editore, Villa Verucchio (RN).
- Dematteis, G. (1985) Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza, Campi del sapere, Feltrinelli, Milano.
- Dematteis, G. (2011) Introduzione. La grande sfida della città complessa, Dematteis, G., eds, Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, pp.25-76.
- Donolo, C. (2011) Sul governo possibile delle città, Dematteis, G., eds, Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, pp. 175-206.
- Emerson, R. W. (1836) Nature, Emerson, R. W., trad. it. Tattoni, I. & Matullo, M., eds, Natura. Utilità, bellezza, armonia (2010, 2017), Donzelli Editore, Roma.
- Martinotti, G. (2011) Dalla metropoli alla meta-città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI, Dematteis, G., eds, Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre, Marsilio Editori s. p. a., Venezia, pp. 25-76.
- Moccia, C. (2015) Forme della Terra e principi insediativi, Moccia C., eds, Realismo e astrazione, Aión, Firenze.
- Norberg-Schulz, C. (1966) Il paesaggio e l'opera dell'uomo, Edilizia Moderna n.89-89 Le forme del territorio, pp. 63-76.
- Pagano, L. (2016) Realismo e conoscenza in Architettura. Un metodo eclettico per il paesaggio urbano tra struttura e percezione, Capozzi R., Nunziante P. & Orfeo C., eds, Agostino Renna. La forma della città, CLEAN Edizioni, Napoli, pp.90-97.
- Ravagnati, C. (2008) Dimenticare la città. Pratiche analitiche e costruzioni teoriche per una prospettiva geografica dell'architettura, FrancoAngeli, Milano.
- Rossi, A (2012), Città e territorio negli aspetti funzionali e figurativi della pianificazione continua, Rossi, A., eds, Scritti scelti sull'architettura e la città. 1956-1972, collana Abitare, Quodlibet, Macerata, pp.269-276.
- Settis, S. (2017) Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili, Einaudi, Torino.

I nuovi limiti

Claudio Zanirato

I limiti della città moderna

L'architettura è per eccellenza forma di pensiero della delimitazione e nel costruire limiti tangibili gli edifici definiscono anche i limiti di ogni forma insediativa, non solo ai bordi della città, ma anche all'interno delle sue partizioni. L'architettura come forma simbolica è la sola in grado di significare i luoghi: ergendo pareti, disegnando "limina" artificiali che discriminano, dove chiudendo i luoghi si aprono gli spazi. Il progetto d'architettura da sempre assume la soglia come luogo privilegiato dell'evento trasformativo. L'architettura è marginale per sua natura e preesiste come forma di limite alla città: l'autonomia formale dell'edificio nasce dall'interpretazione dell'idea del limite, tant'è che non esiste possibilità di linguaggio senza separazione, né linguaggio senza trasgressione, cioè superamento delle proprie regole, sfondamento dei confini.

Se in passato il fare architettonico era strettamente connesso alla conformazione urbana, raramente la città contemporanea si è posta il problema di definire il suo esterno percettivo, da contrapporre a qualcosa di altro da sé, tranne che in particolari condizioni geomorfologiche e per limiti interni infrastrutturali.

Ogni qualvolta una costruzione interfaccia due realtà spaziali opposte, la città edificata ed il suo vuoto ambientale, siamo di fronte ad un limite che prende corpo in architettura. E se il contesto pone ancora dei limiti non detta per questo delle forme, per cui l'ambiente è senza forma e l'architettura è chiamata ad interpretarlo: ciò significa che esiste ancora un paesaggio, naturale o artificiale che sia, come sfondo dell'architettura, in grado di farsi riconoscere come l'altro spazio in cui l'architettura ha bisogno di essere allo stesso tempo un interno ed un esterno. Separando ed unendo l'uomo determina l'esistenza della forma, e la forma può tramutarsi in figura solo se riesce a distinguersi da uno sfondo col tramite di un contorno, il suo limite. Per questo ogni città come ogni architettura prendono forma da un intorno a cui si contrappongono.

La storia della città non è una successione di

episodi slegati, ma è un processo dinamico continuo, anche nelle apparenti discontinuità, il risultato complesso di una stratificazione di eventi in cui l'organismo urbano è la dimostrazione vivente della capacità esistenziale che ha avuto sempre per rinnovarsi, di riproporsi anche con mutamenti radicali. La convivenza promiscua di forme diverse è caratteristica della città, attraverso questa vicinanza nasce e cresce: costruire in lontananza per poi riconnettere il tutto in un unico amalgama è la regola. I vuoti reali o solo virtuali che intaccano il tessuto urbano sono connessi al continuo modificarsi della città, così come il desiderio di riuscire a colmarli in modo definitivo è connesso alla sua vitalità.

Se aristotelicamente "il limite è l'ultimo punto di una cosa", per ricercarlo nella città contemporanea dobbiamo prima definire i caratteri della cosa. Allo stesso modo, se i margini della città sono il limite di una realtà urbana di dimensione finita, per individuare i margini è indispensabile chiarire che cos'è quella dimensione finita che misura la realtà urbana...e revisionare il concetto di misura, come ruolo della città nella sua complessità rispetto al territorio utilizzato. I margini della città sono il limite di una entità urbana a dimensione finita, la linea di passaggio con un intorno diverso per consistenza, pertanto l'individuazione dei nuovi margini passa necessariamente per la definizione della finitezza dimensionale propria della realtà urbana odierna, perché è solo dopo una misurazione che diventa possibile (di)segnare un confine e trasformare lo spazio del suo intorno. Guardando con una visione tradizionale, emerge evidente l'epilogo del concetto di limite nella città contemporanea, poiché questo si è spostato nella terza o quarta dimensione, si è così immersi in una compressione spazio-temporale nella quale chi è costretto a viverci rischia di continuo l'estromissione. Si è portati a concepire la città come un tessuto di edifici frammisto a strade e punteggiato da piazze, che cresce in modo abbastanza imprevedibile, oppure come un reticolo di strade bordate da edifici nelle zone periferiche e formanti maglie dense verso il centro: siamo cioè abituati a considerare la città come fenomeni naturali, soggetti a leggi di sviluppo o espansione autonomi, per cui la paura di porre restrizioni diventa il timore di soffocare la crescita autonoma. Forse la città di oggi non

è del tutto illimitata ma sta cercando semplicemente i propri nuovi limiti: ci si può allora interrogare se questi possano essere ancora limiti dimensionali oppure una inedita limitazione imposta dalla sostenibilità ecologica ed economica, ed ancora, si dovrà partire dal centro o dall'esterno, dalla periferia?

Il centro storico, bloccato in condizioni di congelamento, fa sì che la città nuova possa svilupparsi solo ai margini del centro stesso, per cui la città contemporanea subisce un processo di moltiplicazione di centri. Uno dei modi tradizionali attraverso cui viene interpretata la città moderna è infatti la dialettica tra centro e periferia, ossia tramite il rapporto tra un luogo egemone e depositario della storia, paradigma dell'urbano, ed un esterno espresso come negazione del centro stesso, la cui aspirazione improbabile sembrerebbe diventare una emulazione della città antica. La moderna industrializzazione ha stimolato lo sviluppo per concentrazione attorno alle principali città del sistema, installando gli apparati produttivi in stretta prossimità dei centri, i quali a loro volta si sono ingranditi a dismisura per dover fornire mano d'opera, distinguendo nettamente questa fascia di nuovi insediamenti, realizzando una sorta di città anulare. Si distinguono periodicamente la "prima corona" della periferia storica, la "seconda corona" della periferia recente e la "terza corona" dell'attuale periurbanizzazione o rurbanizzazione.

I confini odierni passano quindi per le periferie, e con questi anche l'emarginazione e l'incomunicabilità, esasperate dalle nuove tecnologie, nell'epoca caratterizzata dalla progressiva perdita di definizione delle cose, dalla contaminazione percettiva, dalla concretezza meccanica che viene sostituita dall'impalpabilità elettronica. Guardando in una prospettiva storica, ad ogni innovazione nelle comunicazioni ha corrisposto una drastica modificazione dell'organizzazione dello spazio, che ha portato sempre a nuove configurazioni urbane. L'insediamento urbano territoriale segue l'impronta del sistema di comunicazione prevalente al momento: l'accumulo di documenti, informazioni e contatti, favoriti dai sistemi telematici, induce all'accumulo di spazi edificati, in maniera non selettiva, oltre i reali bisogni, a dispetto e consumo del territorio.

L'accelerazione provocata dalla rivoluzione telematico-terziaria in corso, promuovendo

il telelavoro domiciliare ed il decentramento produttivo, induce al contempo al consumo indiscriminato del territorio. Se si pensa solo ai mutamenti del paesaggio urbano indotti dall'ascensore e dalla metropolitana, allora ci si può anche immaginare come la tecnologia elettronica stia alterando il concetto di confine, ed oramai più nessuno possa ritenersi isolato da un ostacolo fisico o da distanze di tempo troppo lunghe, grazie all'interfaccia dei monitors e delle reti. L'ordine simbolico della città viene in quest'ottica impersonato dal modello neo-illuministico della città cablata e connessa, riflesso del mondo informatico apparentemente privo di gerarchie, raffigurato come una rete che raggiunge tutti, in forma di intelligenza collettiva, di cui Los Angeles è l'immagine più limpida ed anticipatrice (Silicon Valley è poco distante ed è la culla di molte tecnologie che ci dominano), dove la merce di scambio prevalente è diventata la conoscenza e le informazioni.

Se la maggior parte delle connessioni urbane differiscono principalmente nel rapporto città-trasporto, dal momento che l'urbanità collima con la mobilità, è anche vero che l'incontro, l'abitare, non sono l'essenza stessa della città, bensì l'accessibilità umana a cose, persone, informazioni, a cui la forma di trasporto disponibile è a servizio. Il modello di "città intelligente" che si sta delineando sembra non coincidere per nulla con quello di città delle macrostrutture che si era teorizzato un tempo, ma appare invece molto più vicino a quello di un impianto urbano articolato in molti pezzi piccoli e complessi. Ma proprio in quest'epoca di disorientamento, di sconfinamento comunicativo e pervasivo, più forte dovrebbe essere la ricerca dei confini, la necessità di soggettivare e differenziare, in risposta alle tante contaminazioni ed omologazioni. Per cui, all'estensione prima, e all'attenuazione ora, dei limiti della città fa eco la progressiva condensazione spazio-temporale indotta dagli ultimi sistemi di comunicazione, sempre più in tempo reale, annullando le distanze di un tempo. Ed alla negazione della dimensione fisica si arriva proprio attraverso la teoria scientifica della relatività, in cui "la velocità dilata il tempo nel momento in cui contrae lo spazio". La città postindustriale dell'immateriale dilaga infatti sempre più quanto il mondo dell'informazione si restringe sempre più. I sistemi di comunicazione sono protesi a dilatare

lo spazio ed a contrarre i tempi, tendendo all'azzeramento dello spazio in funzione del tempo (reale): la città scompare allora nell'eterogeneità del regime di temporalità delle tecnologie avanzate. E la breve durata, il rinnovo continuo, è uno dei sinonimi della modernità, rispetto alla statica conservazione.

Venendo meno la necessità di punti focali per l'insediamento delle funzioni urbane, queste si sono quindi disperse sul territorio e sembra oggi che tutto possa essere localizzato ovunque. Così, il multiforme accumulo di oggetti edilizi che si è depositato sui margini di un irregolare reticolo stradale risulta svincolato dalla tradizionale identità figurativa, capace di legare forma urbana e tipologia edilizia, per cui è incontrollato nel sorgere come nel divenire. Il concetto di prossimità, su cui si fondavano le città, oggi non si basa più sul concetto di distanza fisica, bensì su quello di accessibilità, visto come fattore localizzativo che agisce nel tempo piuttosto che nello spazio, sullo sviluppo delle polarità che vanno ad organizzare i nuovi sistemi insediativi che si sovrappongono alle tradizionali polarità: la prossimità ai nodi della rete connettiva quindi come principale fattore strategico delle trasformazioni in corso.

Pertanto, l'instaurarsi di un sistema a rete comporta che le interazioni tra le città della trama acquista intensità non tanto dalla reciproca distanza ma sempre più dalle rispettive specializzazioni, così una città può intrattenere plurime relazioni funzionali ed avere bisogno di altrettante identità, e tale parcelizzazione si traduce nel tessuto urbano con una progressiva separazione dei diversi ambiti spaziali e relazionali, con una scomposizione delle identità appunto. D'altro canto, aumenta l'esigenza delle città ad affermarsi come poli di attrazione sia per capitali che per individui, e questo dovrebbe comportare l'accentuazione dei caratteri del luogo: più della sua realtà diventa importante l'immagine della città.

In questo quadro contraddittorio, la contemporaneità nella dialettica tra omologazione ed identità arriva a volte a proporre scenari urbani accorciati, tematizzati. L'offerta di servizi urbani concentrati in enormi *enclave* monofunzionali, disperse nel tessuto suburbano, produce una segmentazione funzionale che è alla base della frammentazione delle periferie. Alla grande dimensione della città corrisponde pertanto la progressiva scompo-

sizione in "prencinct", isole urbane in luogo degli "isolati". E l'immagine dell'isola comporta la necessità di definire la consistenza dei bordi, dove si addensano le tensioni che si generano nel conflitto tra la parte ed il territorio. In parte la città estesa si sviluppa per giustapposizione fortuita di *enclave*: così la città tende ad essere conosciuta per punti, non sempre luoghi, e recinti, spesso fortificati, all'interno di un sistema di grandi interni, contratti e dispersi. Singole residenze, interi edifici, poli specialistici, sezioni stradali, *campus* tematici, interi quartieri e cittadelle, tutti accomunati dall'attenta delimitazione, protetti e rigidamente sorvegliati, spazi avvolti da manti di sistemi di sicurezza sempre più sofisticati, *enclaves* iperprogettate immerse nel territorio indifferente e informale. Il rapporto di negazione-esclusione con l'intorno delle *enclaves* urbane, raramente in collegamento diretto tra di loro, si traduce in una architettura monolitica, inquietante, rigida alle manipolazioni spaziali, in pratica in eterotopie. Queste figure dell'atopia si leggono innanzitutto nel trattamento dei suoli, nello sradicamento ambientale, nel dominio delle grandi infrastrutture e dei contenitori, nei fuori scala territoriali: è un gigantismo non solo e tanto dimensionale, di forma, bensì anche di contenuto, di funzione, come nuovi poli aggregativi, fortemente suggesti-

vi. Così all'alluvione urbana della città dispersa fa riscontro una netta costrizione dei limiti urbani dei luoghi sociali e speciali entro cui si svolge la vita cittadina.

Ispessire i bordi edificati frammisti a grandi spazi aperti, la densificazione dei margini, consentirebbero di ristabilire reciproche relazioni tra pieno e vuoto, a marcare le differenze. In fondo, la città è anche luogo dei contrasti, delle attrazioni, che pertanto devono essere stimolati come momenti riquilibrativi: il contrasto tra vuoto e pieno è tra i più immediati, come la riconquista dell'esperienza dell'arrivo percepito come tale. E riuscire a definire i limiti della città diffusa significa riuscirne anche a valutare e capire le varie parti, passando attraverso la riconfigurazione dei luoghi architettonici d'identificazione primari. E solo facendo riacquistare una identità alla periferia che si può ridare anche valore al centro storico, ristabilendo un rapporto dialettico interrotto.

La confusione che troviamo nei luoghi di margine è allo stesso modo un rischio e un'opportunità progettuale: poiché la modificazione è continua, genera instabilità, il destino oscilla tra l'omologazione di un suburbano indefinito ed il rafforzamento problematico di identità locali esigue, con l'amplificazione di differenze. Oggi, l'urgenza non è tanto dar forma al processo espansi-

vo, ma riordinare il territorio esteso: segnare la forma della città con segnali e percorsi di orientamento con capisaldi, attraverso la riconfigurazione di ciò che non è ancora città, il vuoto. Estendendo il carattere diffusivo alle emergenze architettoniche, trasformandole in segni dotati di differenziata riconoscibilità, si ottiene una interpolarietà territoriale ad intensità variabile, esaltando l'indipendenza dei valori della griglia relazionale, ed equilibrandone per quanto possibile, i flussi. Una rete, fatta di nodi e relazioni, può anche essere un sistema che isola e si frammenta in tanti spazi, invece di un tessuto che li colleghi intrecciandoli, fatto di continuità e sovrapposizioni, come nella città storica, con un diritto ed un rovescio, un disegno che leghi insomma: comunque sia, entrambi i sistemi possono avere bisogno di un telaio-cornice per avere un senso.

I nuovi limiti dei sistemi urbani non sono oggi più riferibili alle consuete conformazioni (concentriche, radiocentriche, reticolari, lineari) bensì alle loro residualità resistenti, che possono essere reinterpretate in maniera quasi archeologica. In ogni città c'è sempre una sorta di "fronte del porto", un confine sul quale si incontra una dimensione altra. Sono questi spesso limiti fisico-morfologici, come spiccati caratteri geomorfologici, argini naturali o artificiali, bruschi salti di quota, zone verdi ed agricole tutelate, infrastrutture... Alla definizione di nuovi limiti si dovrebbe accompagnare d'altro canto l'abbattimento di altri, i confini interni alla città, il superamento delle isole funzionali, il ribaltamento della de-socializzazione nella direzione della continuità urbana.

La città dell'innovazione

Superato il concetto di "centro" urbano unitario, la città contemporanea oltre i limiti ha quindi più centri, costretta ad inventarsi di continuo alternative di attrazione, per non collassare dimensionalmente. Se manca un centro forte viene forse meno anche un intorno debole da cui distinguersi, non solo idealmente, con pregnanza architettonica e manufatti singolari collocati ai margini.

Tradizionalmente sui bordi urbani si sono insediate le nuove attività proposte dai tempi della città che per tipologia e dimensioni non riuscivano a trovare una sistemazione "interna" al proprio tessuto consolidato. La città post-industriale europea ha oramai

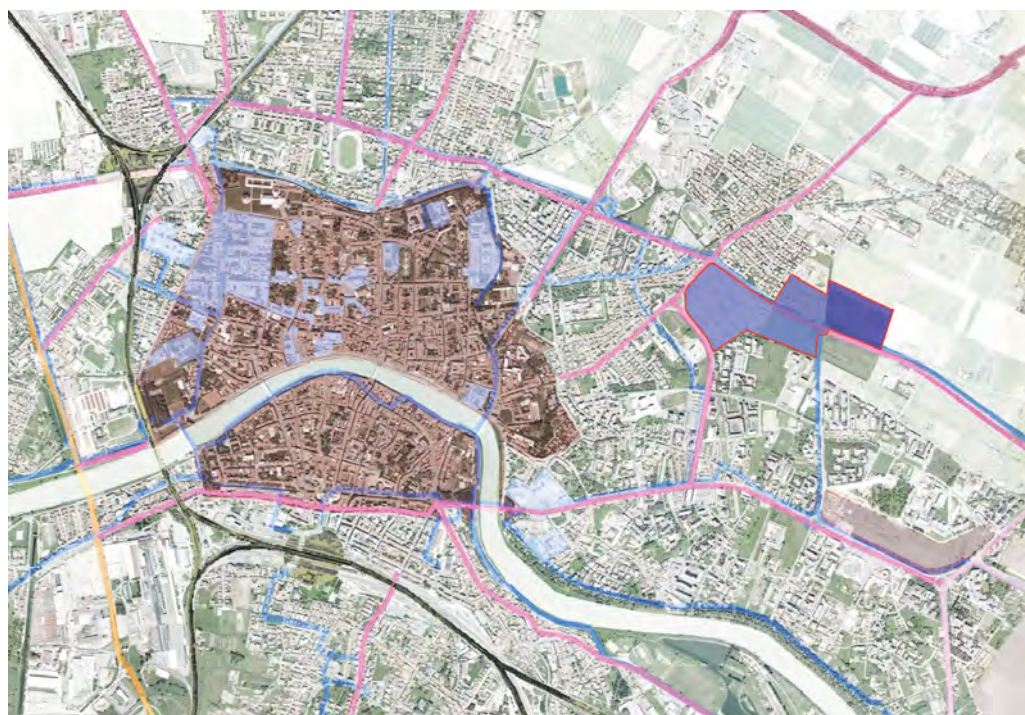


Figura 1 – Mappa aerea della città di Pisa con evidenziato il nucleo del centro storico con i poli universitari e di ricerca al suo interno e la nuova macro-polarità che si sta formando, all'estremo confine nord-est, come sua importante porta di accesso

individuato nelle strutture di istruzione-formazione-ricerca le nuove potenzialità di crescita, oltre che nell'introduzione delle fabbriche automatizzate, cui sono collegate economicamente e tecnologicamente.

Le aree marginali delle città continuano così ad essere attrattori di significativi edifici ed insediamenti che interpretano la contemporaneità della città ed i suoi nuovi bisogni, creando polarità tematiche di grande intensità ma inevitabilmente marginali al centro storico. Allo stesso tempo, nell'era della de-industrializzazione, la rilocalizzazione industriale non costituisce più legami strutturali con la città su cui gravita, ma risulta determinata da circostanze avulse, come la disponibilità di terreno a buon mercato e la prossimità di importanti strutture stradali o di ricerca. Non meno importanti sono anche le qualità ambientali dei luoghi prescelti, la vicinanza con significativi centri di servizio (tra i quali Università e centri di ricerca) o insediamenti residenziali di fascia medio-alta. Un esempio concreto è quello dell'insediamento produttivo avanzato di Interpaba-Philip Morris a Valsamoggia, in provincia di Bologna, motivato principalmente dalla vicinanza con alcuni Istituti di Ricerca della importante Università felsinea, ma che è stato anche possibile solo con la costruzione di un apposito casello autostradale sulla A1 ed il collegamento ad una superstrada provinciale prolungata.

A Pisa, sul bordo nord-ovest che sconfina nel territorio di San Giuliano Terme, in appendice al nucleo originario del C.N.R., si sta polarizzando una cittadella dello studio e della ricerca, in cui spicca il nascente Polo Tecnologico della Scuola Superiore Sant'Anna, che dovrà convivere all'interno di una cassa d'espansione idrica "immerso" in parte nella campagna della piana. Questo intervento (per circa 42.000mq di superficie utile) concentra in sé tutti gli istituti di ricerca distribuiti da tempo in città e nel territorio provinciale e non solo: Istituto di Bio-robotica (Pontedera, Livorno, Collesalvetti, Peccioli), Istituto delle Tecnologie della Comunicazione dell'Informazione e della Percezione (San Giuliano Terme, La Spezia, Livorno), Istituto di Scienze della Vita, Istituto di Management, Istituto di Economia, Istituto di Politica, Diritto e Sviluppo (questi ultimi tutti entro la città di Pisa), in cui sono svolte le attività di alta formazione scienti-

fica e di ricerca applicata, alcune delle quali sono tra le più avanzate in Italia e a livello internazionale. Sono questi i presupposti che hanno mosso gli organi direttivi della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa a finanziare ed avviare i procedimenti per sviluppare il progetto "*Parco Scientifico Tecnologico Sant'Anna/San Giuliano – Polo Scienze della vita e dell'Ambiente*", finalizzato alla realizzazione di una nuova infrastruttura di ricerca, all'avanguardia nei settori della protezione e valorizzazione ambientale, della gnomatica, delle nuove energie, della biomedica avanzata, dell'agricoltura sostenibile. Il progetto di *masterplan* adottato organizza il campus di ricerca in maniera compatta ai due lati di un percorso matrice, una strada pedonale interna affiancata dai laboratori, contenuti in "piastre" su due livelli, che vanno a costituire una specie di suolo sopraelevato praticabile (piazze sopraelevate), sormontato da costruzioni minori e leggere, di uno o due piani, dedicate alle parti amministrative e di studio. Il corso principale confluisce in uno scavo artificiale (cassa di espansione idraulica), semi-allagato, all'interno del quale si trova una penisola che ospita le serre sperimentali. Le due fasce di parcheggio, disposte ai lati esterni dell'edificio, consentono anche di accedere con i veicoli ad ogni singolo istituto senza interferire con le parti centrali, rialzate di un metro dal piano di campagna (poiché esondabile) e completamente pedonalizza-

te. L'ordinamento imposto alla progettazione propone una dualità tra un dentro ed un fuori degli edifici, un sotto ed un sopra, la costruttività di pareti piene o di ampie vetrate, in una sorta di paesaggio artificiale che si insinua nella campagna pisana dialogando strettamente con i suoi caratteri, alla ricerca di vedute profonde e lontane, verso il monte Pisano, ad un estremo, e le emergenze del centro storico, all'altro capo. Quest'ultimo tassello del comparto della ricerca periferico pisano, a differenza degli altri insediamenti già operativi da tempo, si propone come un sistema aperto e permeabile, sia nei confronti dei sistemi edilizi che ambientali, e potrebbe così caratterizzare uno dei punti di definizione dei nuovi limiti raggiunti dalla città, di evidenziazione tra un dentro ed un fuori, in un preciso punto di passaggio.

Nell'ambito del Progetto Guida approvato, la Scuola intende procedere immediatamente alla realizzazione di una prima fase di intervento (con inizio lavori previsto a fine 2018), rappresentata dalla nuova sede dell'Istituto di Scienze della Vita, con un organismo edilizio articolato (di complessivi 4.500 mq circa), all'interno del quale dovranno trovare idonea collocazione le attività di studio, di ricerca e didattiche dei settori di *Scienze Agrarie* e di *Scienze Mediche*, facenti parte dell'Istituto e attualmente ubicate frammentariamente in sedi inadeguate e poco funzionali, sparse nell'ambito della città di Pisa. A questo si



Figura 2 – Modellazione del Masterplan del Piano Guida per l'insediamento del Polo Tecnologico della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, nel comune di San Giuliano Terme e contiguo ad altri istituti universitari, al C.N.R. e studenti (progetto urbanistico ed architettonico di ZaniratoStudio con Studio Plicchi srl, 2015)

affiancherà la nuova sede per i laboratori di robotica del PERCRO e gli spazi per la Scuola di Management (di complessivi 3.400 mq circa), nel quale trasferire le attività pertinenti di studio e di ricerca, nonché un nucleo di spazi didattici a beneficio di entrambe queste prime costruzioni.

Nelle intenzioni della terza Università pisana c'è l'obiettivo concreto di rafforzare e creare delle sinergie maggiori con il vicino centro C.N.R., andando a costituire uno dei più importanti centri di ricerca avanzata in Italia e non solo. La Scuola ha deciso pertanto di affrontare un investimento cospicuo (distribuito in un decennio) e costruendo per fasi, capace di attrarre, strada facendo, ulteriori investimenti di soggetti di ricerca, privati e pubblici, mettendo a loro disposizione spazi edificati e/o edificabili (con una possibile crescita accelerata, anche oltre i confini previsti, con un atteso effetto "volano"). Sono indubbie le possibilità di ricadute occupazionali di un'iniziativa di tale portata, rappresentando di fatto una nuova forma di "industrializzazione", legata ai nuovi saperi, alla conoscenza, alla ricerca applicata, insomma l'economia del futuro. La dimensione complessiva dell'intervento e la sua strategia insediativa hanno non poche analogie con la storia della città recente, con le sue forme di trasformazione ed espansione ai suoi margini, con le sue pulsazioni per continuare a crescere e competere in scenari di confronto sempre più dilatati che propongono nuovi limiti di sopravvivenza.

References

- Amendola G., (2000), *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Bari, Laterza
- Amin A., Thrift N., (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino
- Berta G., (2014), *Produzione intelligente. Un viaggio nelle nuove fabbriche*, Torino, Einaudi
- Calafati A.G., (2009), *Economie in cerca di città*, Roma, Donzelli
- Cappellin R., Ferlaino F., Rizzi P., (2012), *La città nell'economia della conoscenza*, Milano, Franco Angeli
- Cremaschi M., (2009), *Politiche, città, innovazione*, Roma, Donzelli
- Crivello S., (2012), *Città e cultura*, Roma, Carocci
- Ferrario V., (2014), "Coltivare la città contemporanea. Le sfide dei "paesaggi agro-urbani multifunzionali" in *Sentieri Urbani*, Vol. VI, n.15
- Gasparini G., (2015), "Resilienza", *Urbanistica Informazioni* n.263 special issue, pp.1-2
- Gironda C., (2015), "Resilienza e pratiche innovative nella città che cambia", *Urbanistica Informazioni* n.263 special issue, pp.53-54
- Indovina F., (2006), *Nuovo lessico urbano*, Milano, Franco Angeli
- Magnaghi A., (2010), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri
- Manzo E. (a cura di), (2012), *La città che si rinnova. Architettura e scienze umane tra storia e attualità: prospettive di analisi a confronto*, Milano, Franco Angeli
- Mazzola F., Maggioni M. (a cura di), (2011), *Crescita regionale ed urbana nel mercato globale. Modelli, politiche, processi di valutazione*, Milano, Franco Angeli
- Moretti E., (2013), *La nuova geografia del lavoro*, Milano, Mondadori
- Pacetti V., (2009), *Territorio, competitività e investimenti esteri*, Roma, Carocci
- Piroddi E., Scandurra E., De Bonis L., (2000), *I futuri della città. Mutamenti e nuovi soggetti e progetti*, Milano, Franco Angeli
- Sbeti, F., (2014), "L'urbanistica sospesa", *Urbanistica Informazioni*, No.258, pag.3
- Zanirato C., (2012), *Sostituzioni di paesaggi*, Pamphlet, Bologna

Dalla diffusione insediativa alla città diffusa. Gli effetti del sisma sul policentrismo aquilano

Francesco Zullo

Un territorio tra emergenze naturali e pressioni trasformative

L'odierno assetto insediativo della città dell'Aquila è rappresentativo di una struttura urbana fortemente dispersa sul territorio che dà luogo a diverse problematiche di tipo ambientale e gestionale (Bianchetti, 2002; Carruthers & Ulfarsson, 2003; Nussli et alii, 2009) oltre che generare una rilevante conversione urbana dei suoli dovuta alla realizzazione di spazi di scambio e del reticolo della viabilità necessario a connettere funzioni lontane. Tale configurazione urbana, presente in tutto il Paese in forma pervasiva e senza grosse differenze latitudinali, è stata fortemente accentuata nell'hinterland aquilano dal sisma dell'aprile 2009, ma era già ampiamente rappresentata e causata dalla scarsa cogenza e dalla debolezza/vetustà dello strumento urbanistico comunale vigente dall'ormai lontano 1975. La geografia degli spazi urbanizzati è stata infatti solo in parte governata dai diversi piani che hanno segnato l'urbanistica locale, e le distrofie dimensionali attualmente presenti sono per la maggior parte legate alla sommatoria delle modificazioni di iniziativa privata che si sono succedute dal secondo dopoguerra ad oggi. L'impianto originario medievale confinato all'interno delle mura perimetrali, resta tale infatti solo fino agli inizi del secolo scorso con la concentrazione di funzioni e di servizi localizzati in larga parte all'interno della fortificazione. La proposta di piano elaborata da Giulio Tian negli anni '30 manteneva questa linea con interventi tutti pressoché ricadenti sull'impianto del '700, ma comunque ebbe degli effetti indiretti sul territorio circostante che portarono ad avere una città diversa da quella progettata (Clementi e Piroddi, 2009), poi ripresa nelle successive varianti, guidata da una forte espansione demografica e dal crescente sviluppo industriale. La continua spinta insediativa venne solo in parte indirizzata dal successivo piano di Piccinato e Majoli (anni '50) le cui previ-

sioni si estesero per la prima volta sull'intero territorio comunale. L'attività edilizia seguita al piano, caotica e diffusa, fu addirittura opposta alle sue direttive per cui i progettisti furono costretti ad affrontare nuovamente lo studio accettando di fatto le trasformazioni effettuate (Piccinato e Majoli, 1962) tarando i relativi obiettivi tenendo conto di questa nuova configurazione. Il piano tuttora vigente risale, come detto, al 1975 approvato poi 4 anni più tardi ed è stato oggetto di 60 varianti nel corso degli anni e di diversi, peraltro autorevoli, tentativi di aggiornamento (Marcello Vittorini negli anni '80 e Francesco Karrer nei primi anni del 2000 per citarne alcuni) senza però mai giungere alla ratifica formale degli elaborati. Anche questo strumento urbanistico era intriso dalla logica trasformativa dell'intervento diretto (l'intervento coordinato ha riguardato solo il 10% del territorio oggi urbanizzato) che, pur se di più facile ed immediata realizzazione, ha portato ad uno scarso controllo sulla conformazione e dotazione pubblica dei tessuti insediativi di nuova realizzazione. Oltre a ciò, il piano ha dotato i centri minori del comune (le diverse frazioni) di una notevole possibilità espansiva nel tentativo di contrastare le dinamiche dell'abbandono montano con un possibile sviluppo connesso ad aspetti turistici e di economia rurale. In gran parte di tali borghi ciò non è accaduto, ma ne sono seguiti tuttavia degli incrementi edilizi concentrati in alcune frazioni meglio collocate da un punto di vista morfologico e geografico (es: la zona Bazzano – Paganica o l'area di Pettino). Il decennio che ha preceduto il sisma è caratterizzato da un forte incremento dell'occupazione dei comparti periferici e delle superfici interstiziali delle conurbazioni principali con una diffusione di tessuti ad estrema dispersione ("sprinkling") che caratterizzano oggi ampie porzioni del territorio aquilano replicando lo standard nazionale (Romano et alii, 2017a). Il nucleo storico già dagli anni '90 stava registrando un deciso impoverimento di funzioni commerciali, direzionali ed economiche perdendo parte del suo ruolo centrale a causa dello sviluppo delle nuove urbanità disperse ulteriormente il sistema dispersivo aprendo di fatto una "crisi" nel sistema policentrico urbano. La duplicazione e sostituzione edilizia dovuta al sisma ha dunque estremizzato tali fenomeni soprattutto a seguito delle delibere del Consiglio Comuna-

le 57 e 58 del 2009 con i numerosi edifici di iniziativa privata (oltre 1.600 autorizzati più altri non autorizzati) che sono sorti nella fase emergenziale disordinatamente nell'hinterland aquilano, disomogenei per dimensione, tecnica costruttiva, destinazione d'uso e matrice localizzativa. L'iniziativa pubblica dettata dagli evidenti danni prodotti dal sisma al patrimonio edilizio abitativo ha portato alla realizzazione di 19 aree C.A.S.E. (Complessi Antisismici Sostenibili ed Ecocompatibili), 20 aree M.A.P. (Moduli Abitativi Provvisori) e 24 M.U.S.P. (Moduli ad Uso Scolastico Provvisorio).

Il comune dell'Aquila è peraltro uno dei comuni più estesi d'Italia per dimensione (475 kmq circa). Gran parte del suo territorio (circa l'80%) è sottoposto ad almeno un vincolo paesaggistico/naturale. Nei casi in cui è stato possibile confrontare i dati sulla percentuale di territorio comunale sottoposto alle diverse tipologie di vincolo con le medie nazionali e regionali, il valore locale è sempre superiore a quello relativo alla scala maggiore: ad esempio le aree protette occupano il 49% del Comune dell'Aquila (oltre il 40% dal Parco Nazionale del Gran Sasso – Monti della Laga) contro il 35,7% della Regione Abruzzo e il 20,8% dell'Italia. Stesso discorso per la Rete Natura 2000 (43,5% L'Aquila vs 30,6% Abruzzo e 19% Italia) (Ciabò et alii, 2017). L'insistenza di tali forme di tutela sul territorio aquilano è indubbiamente legato alle sue peculiarità fisiche: il 58% della superficie comunale si colloca infatti al di sopra dei 1000 m di quota ed è proprio nelle fasce altimetriche più elevate che si concentrano i vincoli naturali e paesaggistici. In generale tale circostanza pone delle serie limitazioni nelle aree periurbane e interstiziali, meno interessate dalla normativa conservativa, dove gli elementi di pregio naturalistico possono assumere agli occhi dei non addetti ai lavori a volte anche connotazioni insignificanti ed essere irrimediabilmente compromesse. Tale assetto morfologico e vincolistico ha fortemente condizionato nel tempo lo sviluppo urbano cittadino: l'analisi distributiva dell'urbanizzato per fasce altimetriche mostra come la maggior parte di queste interessano i territori situati a quote comprese tra i 300 ed i 600 m slm e che non superano pendenze dell'ordine del 10%. Non solo, va sottolineato che la città è estremamente estesa (asse Est-Ovest 20 km lungo il corso del

fiume Aterno) rispetto alle sue dimensioni demografiche (circa 67.000 abitanti), un'estensione questa paragonabile al diametro del raccordo anulare di Roma o a circa la metà delle diagonali urbane massime di Parigi e Berlino tutte città, queste, con numero di abitanti dell'ordine dei milioni.

Il dilagamento urbano a seguito del sisma ha accentuato una serie di problematiche di diversa natura (ambientali, energetiche, idrogeologiche per esempio) che necessitano di una attenta lettura del territorio al fine di analizzare i drivers delle trasformazioni, interpretare le tendenze in atto per individuare le probabili traiettorie di assestamento su possibili scenari futuri. Il presente lavoro analizza tale situazione proponendo possibili soluzioni con il supporto di indici e dati analitici in accordo con gli obiettivi del recente documento preliminare del redigendo strumento urbanistico già adottato dal consiglio comunale.

Gli esiti di una pianificazione debole

La lettura diacronica dei dati relativi all'urbanizzazione restituisce interessanti informazioni circa l'evoluzione del fenomeno evidenziandone le dimensioni (Fig.1). L'analisi è stata condotta attraverso l'ausilio di opportuni parametri urbanistici (Fig.2) unitamente ad una ricognizione delle tipologie dei tessuti urbani (qualità, pattern e condizioni di assetto). Le cronosezioni di riferimento sono nell'ordine: secondo dopoguerra (1956), prima e seconda fase attuativa del PRG 1975 (1980 e 1997), fase immediatamente post-sisma (2007) e quella post-sisma (2014). Negli anni del secondo dopoguerra la fisionomia dell'insediamento era molto simile a quella dell'originario impianto medioevale con densità di urbanizzazione e di edificazione molto contenute (rispettivamente del 9 e del 3%) e una urbanizzazione pro-capite di circa 77 m²/ab, molto inferiore a quella media dell'epoca dell'Italia centrale (oltre 100 m²/ab) (Romano et alii, 2017b). Si tratta di comparti in larga parte consolidati nelle fisionomie urbanistiche, di origine storica e con un elevato valore culturale e testimoniale degli impianti che coprono una estensione complessiva di circa 420 ha e con un livello di dispersione limitato. L'assetto urbano odierno va prendendo forma già negli anni '70 con una superficie urbanizzata triplicata rispetto al 1956 (1.200 ha) ed una densità urbana che

raggiunge il 2,5% (valore regionale del periodo 2,1%), come conseguenza diretta dell'uso capitalistico del territorio, di una economia di dominio pieno ed incontrollato della rendita e della speculazione che ha caratterizzato sostanzialmente tutto il Paese (Bianchetti, 2000; Cecchini, 2007). L'urbanizzazione pro-capite, indicatore questo legato al "comportamento insediativo", sfiora quasi i 200 m²/ab a testimoniare le dinamiche di una comunità sociale che, oltre a cambiare il proprio standard spaziale di rapporto con il territorio, assume connotati crescenti di industrializzazione e terziarizzazione delle proprie economie. La crescita della pressione trasformativa va ricercata nell'aumento di reddito delle famiglie residenti che iniziano a spostarsi verso le zone periferiche per migliorare le proprie condizioni abitative, ma non i servizi, generando di conseguenza una prima domanda di infrastrutture con un aumento indiretto anche sui tassi di mobilità (Indovina, 2009; Glaeser, 2013). Si tratta infatti di sviluppi urbani in gran parte progettati (interventi coordinati) nelle aree più prossime al capoluogo mentre nella periferia e nelle frazioni si susseguono interventi di marca meno controllata dando luogo a tessuti urbani in gran parte incoerenti, carenti nel disegno urbanistico con trama viaria prevalentemente privata, spontanea o frammentaria, privi di spazi pubblici, talvolta con casuale assortimento di tipologie edilizie/funzionali. L'impianto urbano cittadino viene in sostanza organizzato come una città diffusa facendo perno sulla rete dei piccoli e medi centri di impianto storico, provando a controllare ed orientare tramite l'azione pubblica la disorganizzata diffusione insediativa che, fino ad allora, aveva rappresentato la risposta individuale al problema dell'abitare (Secchi, 1992; 1999). La carenza iniziale di funzioni e servizi viene in parte colmata negli anni successivi anche se il sisma ha segnato poi profondamente tale rete creando di fatto nuove relazioni e sistemi di gravitazione. L'ultimo ventennio del secolo scorso vede aumentare notevolmente la velocità di conversione urbana del suolo (circa 2000 m²/giorno) a fronte di un incremento demografico limitato (4% in più rispetto alla cronosezione precedente) il che porta ad una crescita notevole della urbanizzazione pro-capite (360 m²/ab) valore questo che ancor oggi è quello medio italiano. La crescita urbana si

concentra soprattutto sul settore orientale della città (Fig. 1) riequilibrando in qualche misura i pesi insediativi del sistema cittadino. In entrambe le direzioni le maggiori espansioni aggregate in questa fase riguardano le aree industriali e le nuove polarità residenziali di Coppito/Paganica. Si tratta anche in questo caso di uno sviluppo urbano con prevalenza di interventi a basso tenore di controllo urbanistico rispetto a quelli coordinati, dove l'attuazione del piano però è avvenuta in modo spesso contraddittorio rispetto ai suoi obiettivi con un ridottissimo impegno delle aree di espansione previste nei centri delle frazioni. La densità di urbanizzazione cittadina raggiunge un valore pari al 5% quasi doppia di quella media regionale dell'epoca e sempre più vicina alla media naziona-

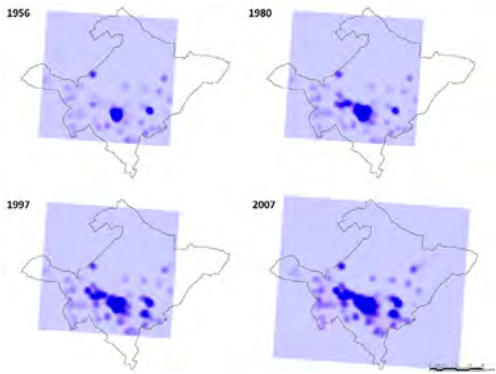


Figura 1– Schemi diacronici basati sulla volumetria degli edifici presenti nel comune nelle varie cronosezioni mediante la densità di Kernel applicata sulla base della dislocazione geografica degli stessi nel territorio comunale; più i toni sono scuri più risulta elevata la concentrazione volumetrica nel periodo considerato.

le attuale che è dell'ordine del 7%. Tra il 1997 e il 2007, con una popolazione aumentata meno del 2%, si registra una velocità di edificazione del territorio decisamente più bassa (90 m²/g) di quelle precedenti, anche se indubbiamente non trascurabile. In questo periodo si rileva un aumento deciso dei tessuti ad estrema dispersione (sprinkling) su ampie superfici interstiziali delle conurbazioni principali, fenomeno che in precedenza sembrava essere più contenuto, al contrario di molte altre realtà italiane. Per questi settori urbani è sostanzialmente impossibile configurare una perimetrazione in quanto si tratta di una tipologia che interessa pressoché l'intera fascia delle pianure, con gradi di densità e di dispersione estremamente variabili. Coinvolge in prevalenza funzioni residenziali, ma sono numerosi i casi anche di localizzazioni produttive. In particolare tutta la fascia di fondovalle e dei primi rilievi può considerarsi appartenente a questo tessuto che, dopo il 2000, ha manifestato una notevole energia di sviluppo, con quasi 4000 edifici e 50 ha di superficie coperta. Gran parte di questi interventi, essendo per la maggiore legati all'intervento diretto, hanno creato anche problemi di carenza di qualità architettonica, paesaggistica, ambientale ma anche e soprattutto dello spazio pubblico e dei servizi collettivi. Lo sviluppo urbano successivo e comunque precedente al sisma, riguarda i vuoti ancora presenti nei tessuti precedenti, ma interessa anche matrici urbane disomogenee per struttura e funzioni dove formano comparti isolati tra le quali spiccano i centri

	Abitanti	Sup. Comunale: 47391 (ha)	Aurb (ha)	Ac. (ha)	Volume (mc)	Du (%)	De (%)	Upc (mq/ab)	Vcu (mq/g)	Rct
1956	54633		420	164	13804806	0,009	0,003	76,88		0,39
1980	63678		1200	316	26773574	0,025	0,007	188,45	890,4	0,26
1997	66813		2395	506	40623435	0,051	0,011	358,46	1925,9	0,21
2007	68503		3173	539	42575545	0,067	0,001	463,19	2131,5	0,17
2014	66964		3685	592	46830945	0,078	0,012	550,30	2003,9	0,16

Figura 2 – Indicatori della evoluzione urbana del Comune dell'Aquila. Aurb = Superficie urbanizzata; Ac = Superficie coperta; Du = Densità di urbanizzazione; De = Densità di edificazione; Upc = Urbanizzazione pro capite (mq/ab); Vcu = Velocità media di conversione urbana dei suoli; Rct = Rapporto di copertura territoriale.

commerciali e alcune aree produttive e direzionali. Gli anni successivi al sisma accennano notevolmente le condizioni evidenziate dall'analisi condotta. Il dato ISTAT sulla popolazione residente effettiva risulta essere alterato in quanto le risposte della modulistica censuaria risultano in parte non rispondenti alla vera localizzazione delle persone, molto distribuite dopo il sisma nei comuni dell'hinterland urbano. L'aumento dei volumi edilizi e del numero degli edifici rilevati in questa ultima cronosezione è evidentemente imputabile ai fenomeni di duplicazione e sostituzione edilizia intervenuti a causa del sisma, ma proseguono comunque lungo un trend che, come evidenziato, in oltre mezzo secolo ha conservato alti tassi di sviluppo. La densità di urbanizzazione raggiunge il valore medio nazionale, mentre le aree convertite a scopi urbani riguardano tessuti di riempimento e densificazione quasi sempre assestati anche perché il 75% di questi attiene le aree dove sorgono i progetti C.A.S.E., i M.A.P. e i M.U.S.P. (Bonotti et al., 2012; Forino, 2015) annoverabili certamente tra gli interventi coordinati (iniziativa pubblica in condizioni di emergenza) chiaramente non riconducibili alle previsioni del PRG. Anche se spesso si associa a questi complessi il termine inglese di "New Towns", essi sono sostanzialmente dei quartieri e rappresentano uno dei pochi interventi di disegno urbano organico e realizzato (con spazi pubblici e verde) del capoluogo negli ultimi trenta anni. Potranno, nel tempo, diventare nuove polarità del sistema urbano cittadino con funzione prevalentemente residenziale anche connesse alla locale Università (es: campus universitario), mentre per alcuni di tali complessi si valutano provvedimenti di demolizione. Attualmente il territorio della città dell'Aquila ospita più di 46 milioni di metri cubi distribuiti tra quasi 23.000 edifici (47.000 abitazioni di cui 4.500 del progetto C.A.S.E.), con una dotazione media che sfiora i 700 m³/ab. Volendo anche raddoppiare gli standard residenziali fissati dal D.M. 1444/1968 la città potrebbe ospitare oltre 200.000 abitanti su un territorio dove attualmente ne vivono circa 70.000. Il vigente PRG del 1975 con le sue successive varianti era stato dimensionato per oltre 166.000 abitanti.

Conclusioni

Lo studio condotto ha mostrato come l'impianto urbano dell'Aquila si sia sviluppato nel corso degli ultimi 50 anni evidenziando nel contempo la debolezza e la scarsa coerenza della pianificazione comunale che il sisma del 2009 ha solo estremizzato in qualche modo, accentuando ulteriormente l'incapacità dello strumento di guidare le trasformazioni urbanistiche di microscala e soprattutto l'azione privata. L'analisi dei trend degli indicatori urbanistici utilizzati dimostra appieno quanto dichiarato. L'odierna struttura urbana appare come un organismo estremamente articolato non solo per l'elevata dispersione del suo insediamento, ma anche e soprattutto perché il sisma ha innescato dinamiche sociali, economiche e, in funzione di ciò, creato condizioni ambientali che abbisognano necessariamente di una fase di riorganizzazione funzionale e urbana complessa. L'esigenza di un nuovo piano è di fatto per la città una prerogativa oltremodo necessaria al fine di un "ridisegno urbano" che tenga conto dei nuovi assetti e delle nuove e imprevedibili situazioni intervenute. L'estrema polverizzazione del costruito soprattutto nella conca principale, la forte presenza sul territorio di tessuti incoerenti (43% del totale), il decremento ulteriore delle densità residenziali medie, l'erosione quantitativa delle superfici agricole e del degrado del paesaggio agrario legata alla conversione urbana dei suoli, l'azione negativa sulla impronta energetica urbana, sui servizi e qualità ecosistemici rappresentano delle problematiche che richiedono azioni rapide ed efficaci da affrontare necessariamente attraverso un nuovo strumento urbanistico. Non solo: concetti quali la città resiliente, l'adattamento del sistema urbano ai cambiamenti climatici ai quali si legano la mitigazione dei rischi sismico e idrogeologico (attualmente ci sono circa 900 edifici nelle zone a pericolosità idrogeologica individuate dal PSDA – Piano Stralcio Difesa Alluvioni - di cui un centinaio realizzati dopo il sisma), difficilmente potranno essere affrontati e resi efficaci tramite varianti ad un piano decisamente datato (oltre 40 anni) come quello vigente. Anche per questo la precedente amministrazione ha avviato gli studi per la redazione del nuovo PRG del quale è stato adottato il documento preliminare (DCC 118/2015), dove questi argomenti vengono

affrontati. Tale strumento urbanistico dovrà prevalentemente concentrarsi sul miglioramento della qualità e della funzionalità della città esistente, riprogettando i luoghi già urbanizzati attuando sistematicamente azioni di rigenerazione, riqualificazione e di recupero di parti del tessuto urbano (Oliiva et alii, 2012) tramite una opportuna convergenza delle iniziative pubbliche-private, favorendo anche l'integrazione dei territori non ancora interessati da urbanizzazione con la città. Ciò comporterebbe un forte contenimento della conversione urbana dei suoli, tra l'altro tema questo molto rilevante come si evince dal documento preliminare del nuovo piano. Il nuovo strumento urbanistico potrebbe rappresentare quindi l'occasione per integrare attivamente le azioni del progetto "Smart City L'Aquila" (Progetto SMART RING – Protocollo di Intesa Comune dell'Aquila ed ENEA) al nuovo assetto insediativo, ma anche un modo di ripensare e affrontare la rigenerazione urbana legandola al concetto di "città aumentata" almeno per quel che riguarda la resilienza, la reticolarità e l'intelligenza connessa ad un piano urbanistico in grado di rispondere costantemente alle esigenze che si generano nel tempo (Carta, 2017). L'opera di rigenerazione urbana per l'Aquila deve quindi essere finalizzata alla ricucitura della struttura e della forma degli insediamenti che hanno perso, o non hanno mai avuto, un'autentica dimensione di città, senza identità alcuna nella vita sociale e nello spazio urbano e deve prevedere una forte partecipazione sociale soprattutto nella costruzione della città pubblica.

Un altro tema chiave da affrontare è di certo la dilatazione degli spazi artificializzati accessori e pertinenziali legati alle trasformazioni urbane. Molto dipenderà anche dalla gestione del rapporto di copertura territoriale cioè il rapporto tra la superficie realmente edificata e quella invece urbanizzata. I dati riportati nell'ultima colonna della figura due mostrano come è variato nelle cronosezioni considerate questo rapporto, ed indicano come in sostanza tale valore si sia costantemente ridotto negli anni: si va dallo 0,40 degli anni '50 allo 0,16 odierno a certificare come oggi solo un sesto circa della superficie definita urbanizzata è occupata dalla superficie coperta dagli edifici. Un contributo rilevante alla conversione urbana dei suoli è dato dalle pertinenze legate ai diversi inter-

venti, per cui mantenere alto questo rapporto (0,50 – 0,60) favorirebbe certamente forme di aggregazione/concentrazione dei manufatti edilizi riducendo le superfici urbanizzate complessive. Di non facile gestione resta il problema legato agli interventi edilizi di iniziativa privata sorti all'indomani del sisma in seguito alle due già citate delibere del consiglio comunale del 2009. Si tratta, come detto, di oltre 1600 pratiche depositate unitamente ad una serie di immobili che invece non risultano essere stati censiti dal Comune. L'esempio in negativo fornito dall'esperienza aquilana deve far riflettere su cosa accade nel momento in cui il pubblico lascia troppi gradi di libertà alla azione privata nella gestione degli interventi abitativi legati, in questo caso, all'emergenza generata dal sisma. E' chiaro che non tutti questi interventi riguardano l'edilizia di necessità dettata dalla perdita dell'abitazione di residenza, molti sono invece frutto della falla generata nel già debole sistema di controllo del piano su aree dove tali interventi non si sarebbero mai dovuti realizzare per diverse criticità (si pensi ad esempio alle aree a rischio idrogeologico) o vincoli. Anche se l'ordinanza consentiva espressamente la realizzazione di strutture rimovibili dopo tre anni dalla loro posa in opera, a distanza di 8 anni dalla delibera queste strutture, tutte su piastre di cemento per nulla rimovibili, restano ancora in essere e già da più parti si sente parlare di un possibile condono. La logica perversa del condono edilizio (Berdini, 2010) ha già mostrato i suoi effetti nefasti sul sistema Italia e, anche nel caso del comune dell'Aquila, una azione di questa natura attiverrebbe fenomeni ben noti. Purtroppo non sono state riflettute metodologie operative alternative e questo ultimo fenomeno deliberatamente innescato ha ulteriormente aggravato il già importante dilagamento insediativo nell'hinterland agricolo. In altre parole attualmente si è in presenza di un insediamento urbano di livello demografico medio (circa 60.000 abitanti) con le problematiche di mobilità, accessibilità e di trasporto corrispondenti a quelle di una città molto più grande (almeno 200.000 abitanti). Risulta praticamente impossibile realizzare sistemi di connessione "hub and spoke" anche leggeri a causa della bassissima densità distributiva della potenziale utenza che provoca una patologica carenza di quelle masse critiche indispensabili per sostene-

re economicamente investimenti di questo tipo.

In una condizione così conformata sarebbe probabilmente interessante percorrere traiettorie di pianificazione orientate su obiettivi di medio-lungo termine e ispirate agli attuali concetti di "urban shrinkage" (Haase et alii, 2014) per conseguire esiti di compattezza e ridefinizione dei margini urbani utilizzando sistematicamente gli strumenti di compensazione e di perequazione fondiaria ed ambientale anche declinati in forma innovativa e sperimentale.

References

- Berdini P., (2010) *Breve storia dell'abusivismo edilizio in Italia. Dal Ventennio fascista al prossimo futuro*. Saggine, n. 166 2010, pp. VIII-168. ISBN: 9788860364739.
- Bianchetti C., 2000, "Dispersione e città contemporanea. Percorsi, linguaggi e interpretazioni". *Territorio* 14, 161-170. ISSN: 1825-8689
- Bianchetti C., (2002) "Spazio e pratiche nei territori della dispersione". *Urbanistica* 119, 67-80. ISSN: 0042-1022
- Bonotti R., Confortini C., Tira M. (2012). "Ri-pianificazione territoriale a L'Aquila e Struttura Territoriale Minima". *Planum*, 25: 1-8.
- Carruthers J., Ulfarsson G.F., (2003) "Urban sprawl and the cost of public services". *Environment and Planning B: Urban analytics and city science*. Vol 30, Issue 4 pp. 503-522 ISSN: 2399-8083
- Carta M. (2017) *The Augmented City. A Paradigm shift*. Editore List. Pp 246. EAN: EAN: 9788899854201
- Cecchini A. (2007) *Al centro le periferie. Il ruolo degli spazi pubblici e dell'attivazione delle energie sociali in un'esperienza didattica per la riqualificazione urbana*. Franco Angeli Editore pp. 144 ISBN: 9788846482358
- Ciabò S., Fiorini L., Zullo F., Giuliani C., Marucci A., Olivieri S., Romano B., (2017) "L'emergenza post-sisma all'Aquila, enfasi di una pianificazione debole." *Rivista ASUR* 118/2017 (Archivio di Studi Urbani e Regionali) DOI:10.3280/ASUR2017-118004; ISSN 0004-0177.
- Clementi A., Piroddi E. (2009) *Le città nella storia d'Italia*. L'Aquila. Bari: Laterza.
- Forino G. (2015) "Disaster recovery: narrating the resilience process in the reconstruction of L'Aquila (Italy)." *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 115(1): 1-13. DOI: 10.1080/00167223.2014.973056.
- Glaeser E. (2009) *Il trionfo delle città. Come la nostra più grande invenzione ci rende più ricchi e più felici*. Bompiani Editore pp.586 ISBN: 9788845272004
- Haase D., Haase A., Rink D., (2014) "Conceptualizing the nexus between urban shrinkage and ecosystem services". *Landscape and Urban Planning* 132, pp. 159-169. ISSN: 0169-2046 <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.09.003>.
- Hospers G.J. (2014) "Policy Responses to Urban Shrinkage: From Growth Thinking to Civic Engagement". *European Planning Studies* 22: 7 pp 1507-1523. ISSN:0965-4313 <http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2013.793655>
- Indovina F. (2009) *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Franco Angeli pp 288. ISBN: 9788856811704
- Nuissl H., Haase D., Lanzendorf M., Wittmer H., (2009). Environmental impact assessment of urban land use transitions—A context-sensitive approach. *Land Use Policy* 26:2 pp: 414-424 doi.org/10.1016/j.landusepol.2008.05.006
- Oliva F. Campos Venuti G. Gasparrini C. (2012) *L'AQUILA, ripensare per ricostruire*.

INU Edizioni, ISBN: 9788876030765

- Piccinato L. e Majoli M. (1962) *Relazione Piano Regolatore Generale*. Comune de L'Aquila.
- Romano B., Zullo F., Fiorini L., Ciabò S., Marucci A., (2017a) "Sprinkling: An Approach to Describe Urbanization Dynamics in Italy". *Sustainability* 2017, 9(1), 97; doi:10.3390/su9010097.
- Romano B., Zullo F., Fiorini L., Marucci A., Ciabò S., (2017b) "Land transformation of Italy due to half a century of urbanization." *Land Use Policy*, 67-2017; pp.387-400 DOI:10.1016/j.landusepol.2017.06.006.
- Secchi B. (1992) "Urbanistica descrittiva", in *Casabella* n. 588.
- Secchi B. (1999) "Città moderna, città contemporanea e loro futuri". In De Matteis G., Indovina F., Magnaghi A., Piroddi E., Scandurra E., Secchi B., *I futuri della città. Conoscenze di fondo e scenari*. ISBN: 9788846415981

Città senza confini e paesaggi periurbani Un confronto tra quattro aree metropolitane italiane (Roma, Milano, Firenze-Prato-Pistoia, Veneto centrale)

Daniela Cinti

Introduzione

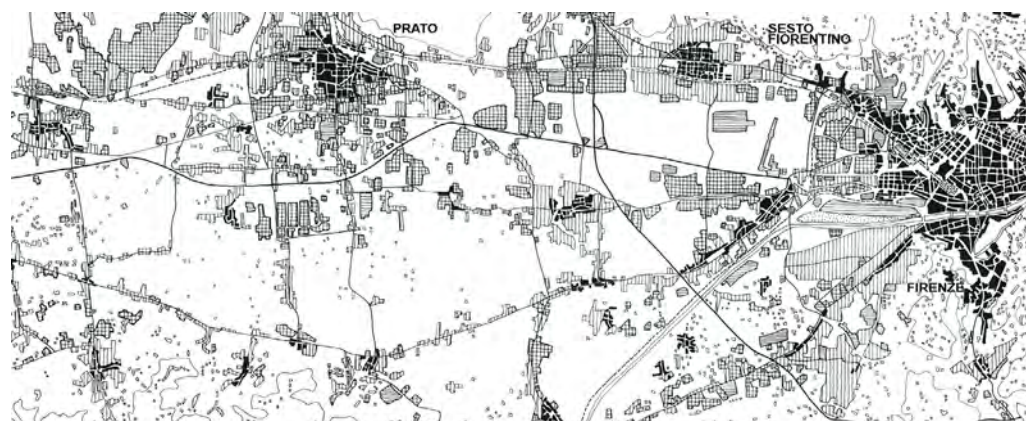
La grammatica compositiva dei paesaggi urbani e periurbani definisce l'articolazione spaziale degli insediamenti contemporanei che si addensano, si giustappongono e si rarefanno, fino a confondersi con il territorio rurale, in una *mixité* di situazioni agro-urbane. Nonostante la frammentarietà ed eterogeneità di queste configurazioni, è comunque possibile riconoscere al loro interno delle logiche insediative e paesaggi agrari e naturali che, pur essendo spesso residuali, posseggono al loro interno molteplici potenzialità, da cogliere e sviluppare. Le stesse "città metropolitane", di recente istituzione, avrebbero potuto offrire delle grandi opportunità per la pianificazione e la gestione di vasti territori, invece non sono riuscite a superare i confini della provincia relativa alla città principale coinvolta nello sviluppo urbano diffuso, incuranti dei territori realmente interessati dai fenomeni di trasformazione insediativa. Così, ad esempio, la "città metropolitana fiorentina" è costretta entro i confini amministrativi provinciali, escludendo i territori di Prato e Pistoia che, già nello Schema strutturale di area vasta di Astengo

del 1989-90, erano stati inseriti in uno stesso strumento di pianificazione di area vasta (Schema strutturale dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia)¹.

Un confronto costruttivo

Attraverso l'analisi comparata di quattro aree metropolitane² è stato possibile approfondire sia le dinamiche e le morfologie insediative, che la struttura e la semiologia degli spazi aperti interclusi all'edificato diffuso. Lo studio di questi contesti e il loro raffronto si è basato su tre principali strategie di osservazione: la prima a carattere morfologico, la seconda funzionale e la terza ambientale. Tale comparazione è stata impostata attraverso quadri sinottici interpretativi in modo da avere una visione simultanea delle aree e cogliere uniformità e differenze. Attraverso la definizione delle configurazioni morfologiche, funzionali e ambientali è stato infatti possibile individuare l'organizzazione spaziale dei territori metropolitani, comprenderne le dinamiche e rilevare le relazioni esistenti tra costruito e spazi aperti. In particolare, la rappresentazione delle aree edificate ha rappresentato il punto di partenza dell'analisi comparata e ha consentito di delineare le configurazioni che hanno dato forma agli ambiti metropolitani, rilevando le nuove e intricate conformazioni assunte dai tessuti edilizi, dalle conurbazioni e agglomerazioni urbane, nonché dall'edilizia diffusa. All'interno degli ambiti metropolitani si susseguono configurazioni ambientali, a prevalente carattere agricolo, anche se spesso risultano di tipo residuale. Tali spazi assumono ruoli diversi a seconda del rapporto che si è venuto a generare tra

Figura 1 – Le "configurazioni funzionali" del sistema insediativo dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia. Dall'elaborazione grafica emerge anche la frammentarietà degli spazi aperti in contiguità ai maggiori centri urbani e alle conurbazioni, mentre permangono ampi sistemi rurali, a sud di Sesto Fiorentino e Prato. Fonte: D. Cinti



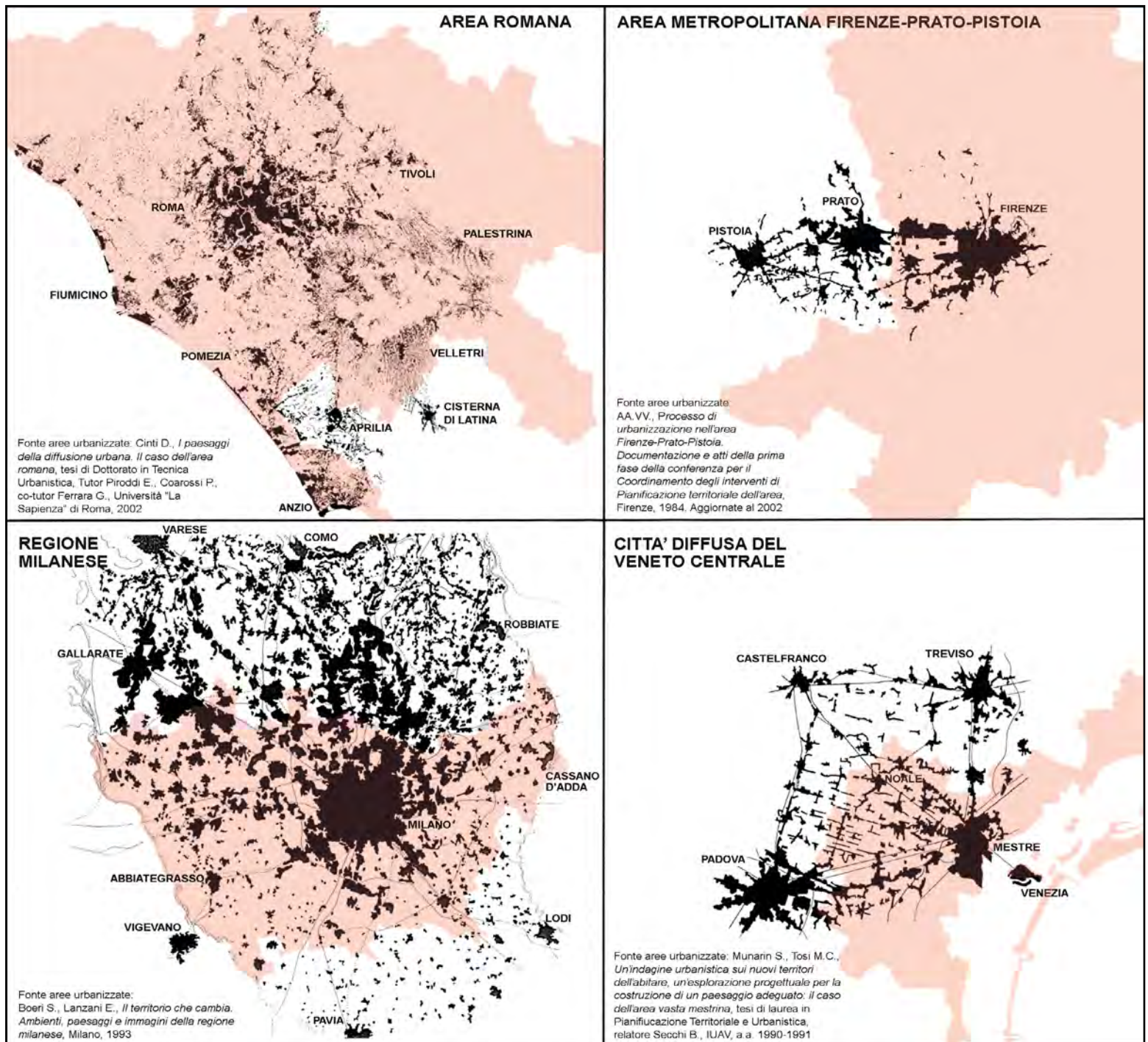


Figura 2 – Un confronto tra quattro aree metropolitane. Le attuali "città metropolitane" (in beige) sono state sovrapposte agli effettivi sviluppi urbani metropolitani (in nero); emergono significativi discostamenti e incoerenze soprattutto dovuti al coinvolgimento di estese aree prevalentemente rurali e all'esclusione di importanti sistemi insediativi metropolitani. Fonte: D. Cinti

pieni e vuoti. Il territorio aperto risulta infatti molto frammentato e destrutturato in prossimità dei margini urbani e all'interno di conurbazioni complesse (es. Brianza, a nord di Milano), mentre può diventare tessuto connettivo nei sistemi caratterizzati da centri consolidati (es. sistemi policentrici della regione milanese: Buscate, Arconate, ecc.) o può rappresentare la struttura portante dei sistemi insediativi diffusi a bassa densità (es. edilizia diffusa dei Colli Albani nell'area romana). Le configurazioni metropolitane

dipendono, oltre che dai processi insediativi contemporanei, dai caratteri geomorfologici, storico-strutturali ed economico-sociali dei luoghi. Alle invarianti ancora riconoscibili, si sono così attestate le urbanizzazioni recenti, frutto di processi "spontanei" e pianificati. In particolare, tra gli anni cinquanta e sessanta del Novecento, sono stati elaborati Schemi di Piano Intercomunale che hanno interessato parti nevralgiche delle principali aree metropolitane, prevedendo consistenti sviluppi "conurbativi" dei principali poli

urbani, come Firenze, Mestre e Milano. Questi si sono espansi nel territorio agricolo con agglomerazioni a carattere prevalentemente lineare che hanno coinvolto e saldato al capoluogo i piccoli e medi centri delle corone, dando origine, ad esempio, alle conurbazioni dell'area fiorentina e alle caratteristiche configurazioni a "ventaglio" e a "turbina", rispettivamente dell'area mestrina e milanese. Tali insediamenti pianificati hanno dato inizio, insieme agli sviluppi insediativi "spontanei" sorti lungo i tracciati

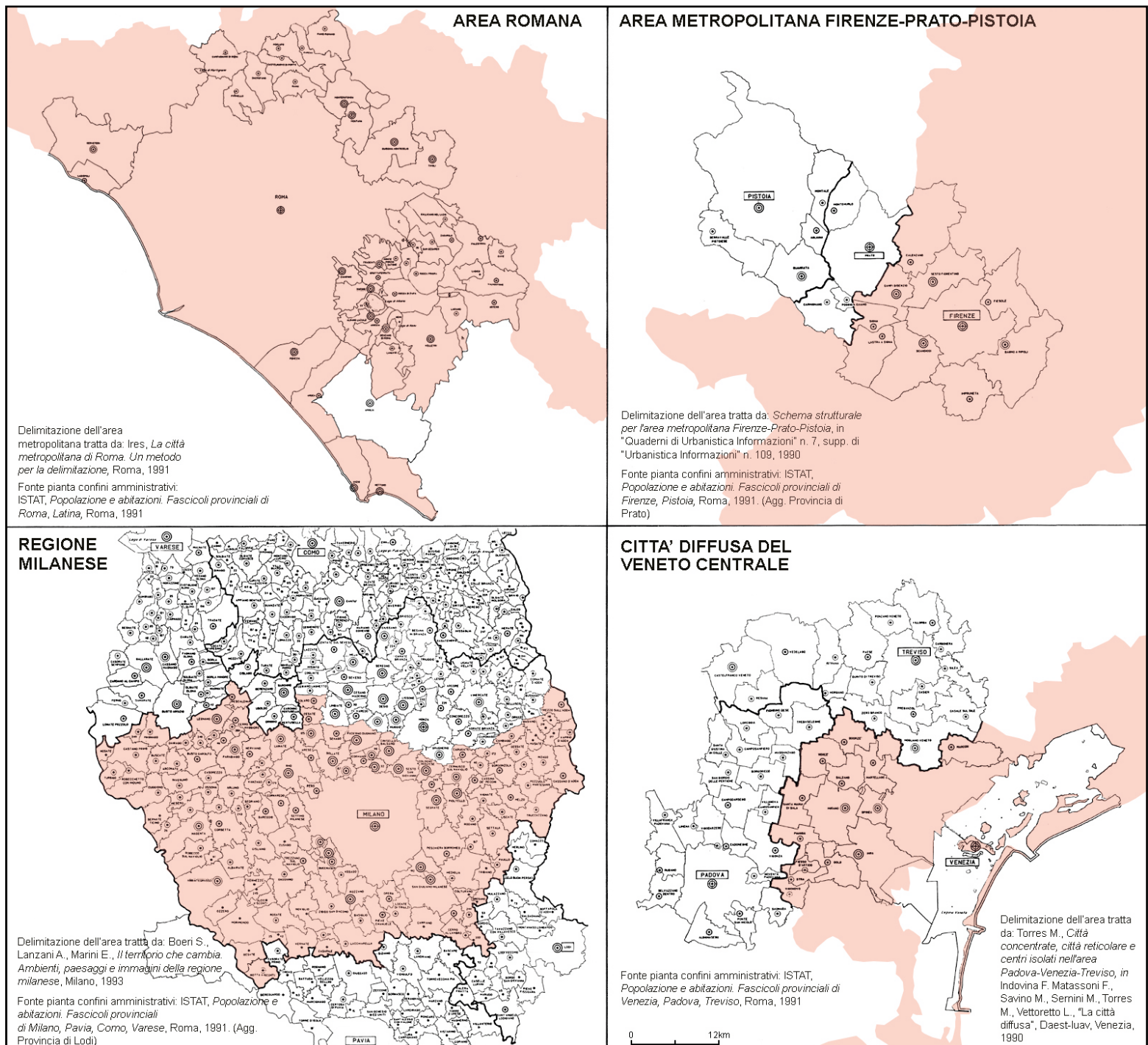


Figura 3 – Un confronto tra quattro aree metropolitane. L'areale delle attuali "città metropolitane" (in beige) è stato sovrapposto ai territori comunali coinvolti nei quattro ambiti metropolitani analizzati. Emergono discostamenti e incoerenze soprattutto dovuti al coinvolgimento di comuni prevalentemente collinari e montani e all'esclusione di significativi territori metropolitani. Fonte: D. Cinti

extra-urbani o in prossimità di essi (es. borgate nell'area romana), alla progressiva urbanizzazione di estesi territori. Al di là dei primi disegni urbani intercomunali, che si sono imposti fortemente sulle caratteristiche ambientali dei siti, gli sviluppi metropolitani

si sono solitamente relazionati con gli assetti preesistenti. I processi omologanti, generati dalle recenti trasformazioni urbanistiche, non sono perciò riscontrabili alla scala vasta, da cui emergono ancora le specificità di ciascun territorio. La

combinazione e la ricorrenza delle varie configurazioni insediative in determinati contesti ambientali ha così generato forme metropolitane diverse: l'area Firenze-Prato-Pistoia ha infatti uno sviluppo romboidale molto allungato, la regione milanese ha un carattere multicentrico, l'area veneta presenta invece un modello reticolare, mentre l'area romana è caratterizzata da una crescita per "pezzi" e per diffusione di singole unità edilizie. Altri fattori salienti che hanno condizionato la morfologia

Denominazione città metropolitana	ROMA CAPITALE	MILANO	FIRENZE	VENEZIA
Numero comuni	121	134	42	44
Superficie territoriale dei comuni in kmq	5.363 (provincia di Roma)	1.575 (provincia di Milano)	3.514 (provincia di Firenze)	2.472 (provincia di Venezia)
Abitanti totali	4.353.738	3.227.524	1.007.252	854.434

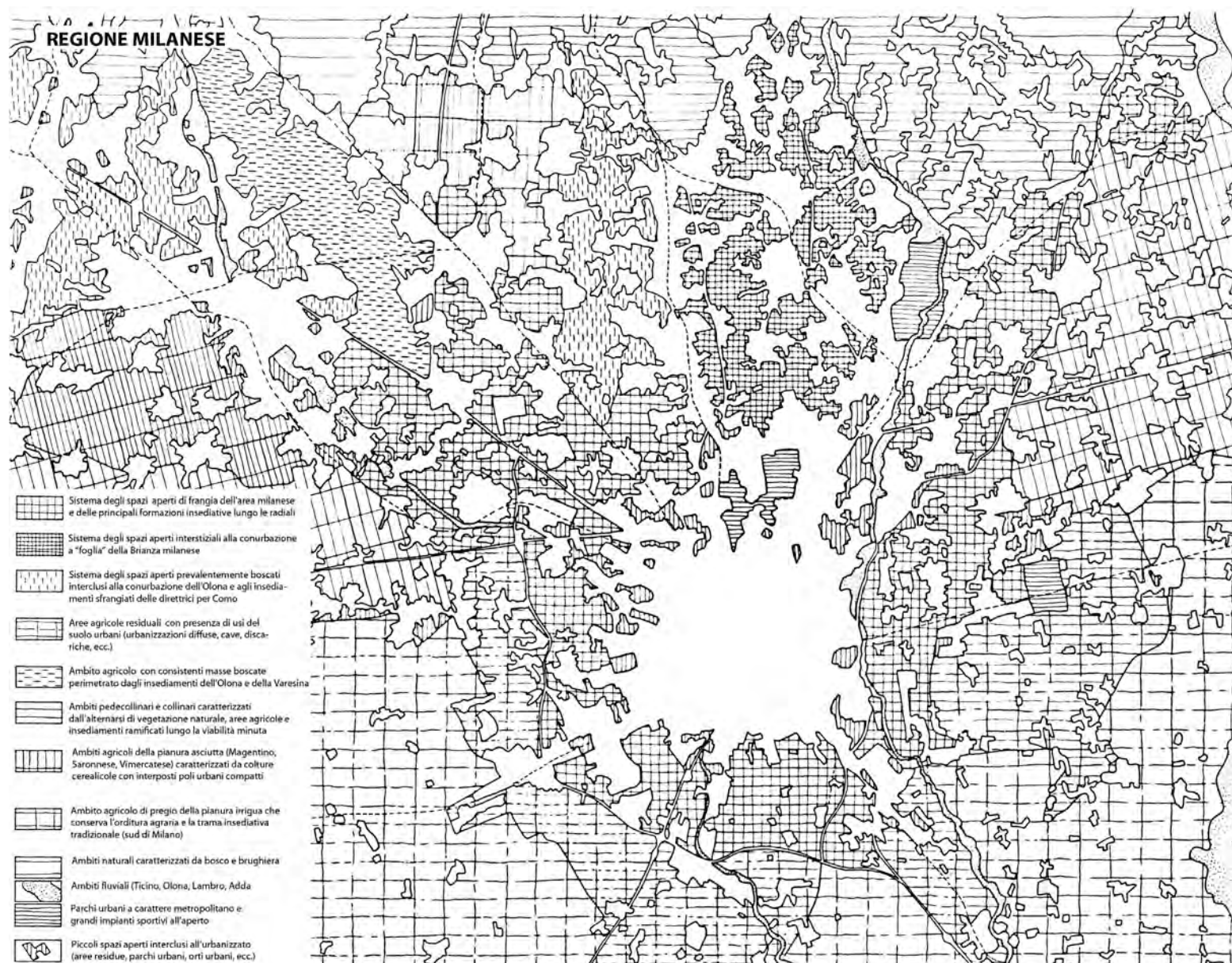


Figura 4 - Le "configurazioni ambientali" della regione urbana milanese.

metropolitana sono l'estensione territoriale dei comuni e la loro articolazione. Questi due dati indicano infatti il numero di nuclei consolidati presenti nel territorio e la distanza intercorrente tra loro. L'area romana e la regione milanese sono, ad esempio, entrambe caratterizzate da un polo centrale molto forte e una struttura viaria radiale, con la differenza che il comune della capitale ha una dimensione considerevole (1.498 kmq) e i primi centri della corona sono distanti dall'Urbe, mentre il capoluogo lombardo ha un territorio comunale molto limitato (182 kmq) e i centri della corona sono numerosi e ravvicinati.

Dall'analisi comparata sono così emersi i diversi caratteri delle aree, le loro dinamiche evolutive e involutive, i fattori di analogia

e diversità, oltre ai possibili limiti dei territori metropolitani coinvolti da processi socio-economici innovativi e da fenomeni insediativi di tipo "intensivo" e "estensivo".

Limiti e opportunità delle "città metropolitane"

Aree metropolitane e "città metropolitane" rappresentano delle entità non coincidenti. Le prime sono espressione delle configurazioni reali dei sistemi urbani che si sono sviluppati in estesi ambiti territoriali, mentre le seconde seguono pedissequamente i confini amministrativi della provincia relativa alla città principale coinvolta nelle trasformazioni insediative. Così, ad esempio, solo una parte dell'estesa area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia è stata inserita nella

"città metropolitana di Firenze"; quest'ultima infatti si interrompe bruscamente in corrispondenza del confine provinciale escludendo una parte significativa della conurbazione che si sviluppa tra il capoluogo regionale e la città di Prato. Lo stesso "Parco agricolo della piana", che nelle previsioni del PIT regionale ha uno spiccato ruolo metropolitano, risulta in gran parte escluso dal territorio di competenza del recente organo amministrativo. Una situazione analoga si è verificata nella regione urbana milanese, la cui "città metropolitana" esclude la conurbazione della Brianza, a nord di Milano, e altri importanti sistemi insediativi fortemente correlati tra loro e legati all'area centrale da aspetti strategici relativi all'ambiente, alla mobilità e alle

dinamiche urbane. Questa problematica è altresì riscontrabile nella "città diffusa del veneto centrale"³ che rientra solo in parte nella "città metropolitana di Venezia", anche in questo caso limitata alla relativa provincia che comprende lo sviluppo urbano di Mestre e le conurbazioni e i filamenti edilizi che si dipartono dalle sue periferie. Invece, nel caso dell'area romana, i sistemi insediativi diffusi e innovativi risultano, per la maggior parte, interni al confine provinciale, escludendo solo una porzione del reticolo pontino, a sud della capitale; la "città metropolitana" risulta infatti dominata dall'esteso comune di Roma che è contornato, soprattutto a est e a nord, da numerose e piccole realtà comunali, a carattere prevalentemente collinare e montano con economie locali prevalentemente estranee ai processi metropolitani. La definizione dei recenti organi amministrativi è stata decretata dalla legge 56/2014 che, da un lato, ha consentito il riconoscimento delle "città metropolitane" quali "enti territoriali di area vasta" dando un ruolo istituzionale a realtà urbane complesse su cui si concentrano un gran numero di abitanti, dall'altro, ha però disposto che i territori di loro competenza coincidano con quelli delle "province omonime", senza valutare che i fenomeni metropolitani si diffondono su ampi territori prescindendo dai confini amministrativi. Questa mancata valutazione invalida gli stessi buoni propositi della normativa, in quanto le finalità istituzionali dell'organo amministrativo non sono rivolte all'intero territorio metropolitano, ma solo all'ambito limitrofo alla città capoluogo di provincia (es. Firenze, Milano, ecc.). La "cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano, la promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione..." non coinvolgono pertanto l'effettiva area d'interesse ma solo una parte, limitando le aspettative e i risultati delle scelte strategiche, soprattutto nel campo ambientale, della mobilità e dello sviluppo urbano. Per affrontare queste tematiche in modo coerente e esaustivo è infatti fondamentale la condivisione di obiettivi e azioni da parte dei portatori d'interesse di tutto il bacino metropolitano coinvolto nelle dinamiche di trasformazione, altrimenti viene meno il controllo, la pianificazione e la gestione di fenomeni innovativi che

interessano ampie aree, anche distanti dalla centralità metropolitana principale. Le zone di più recente coinvolgimento sono infatti quelle di maggiore interesse, che necessitano di particolare attenzione, anche per limitare il continuo consumo di suolo, così come fenomeni di degrado e abbandono o espansioni incontrollate. Contenere fenomeni involutivi o incentivare processi evolutivi dell'ecosistema metropolitano, diventa allora una prerogativa della valutazione da effettuare in sede di programmazione strategica e di piano di area vasta. La scelta di puntare sulla centralità della città principale coinvolta, piuttosto che sulla pluralità delle situazioni che si presentano negli estesi bacini metropolitani, può portare, nel lungo termine, a significative contraddizioni e all'incapacità di risolvere problematiche di ampio respiro che coinvolgono la complessità compositiva dei sistemi urbani, anche di quelli più rarefatti, dove gli spazi aperti assumono un ruolo di grande rilievo.

Come sopra riportato, la legge 56/2014 (art. 1, comma 6), dispone che i confini del nuovo organo amministrativo coincidano con quelli "della provincia omonima"; aggiunge poi che i comuni contigui possono aderire, su loro iniziativa, alla "città metropolitana". Quindi, secondo la normativa vigente, l'eventuale inserimento di altri comuni può avvenire solo per una specifica volontà delle singole amministrazioni, che devono attivare una determinata procedura con il coinvolgimento diretto della regione, la quale esprime il proprio parere sulla richiesta di adesione alla "città metropolitana"; se tale parere fosse contrario, vengono allora attivate ulteriori procedure che interessano il governo, il consiglio dei ministri, il ministro degli affari regionali e il ministro dell'interno, il presidente della regione e infine il parlamento che decide sulle "modifiche territoriali di province e di città metropolitane". Questa indicazione è importante anche se difficilmente attuabile, in quanto presenta molte criticità applicative e non riesce ad essere incisiva e a fare proprie le crescenti esigenze di coinvolgere l'intera area metropolitana. Infatti, nessun comune esterno ha presentato istanza per aderire alla contigua "città", sia per l'impegno che la formulazione dell'istanza richiede, anche in termini politici, che per la mancanza di

certezze sui vantaggi che lo stesso comune può ottenere dall'operazione. Rimane così più semplice per i comuni contigui alla "città metropolitana" e coinvolti in sviluppi insediativi fortemente relazionati alla stessa, non procedere all'iniziativa di adesione, in modo da evitare successive complicazioni e problematiche. Questa criticità viene rilevata anche nei piani strategici delle "città metropolitane" di Firenze e Milano, già approvati. A tal proposito nel piano fiorentino viene scritto "è dunque evidente come il semplice disegno dell'area metropolitana sui confini provinciali circoscriva una coperta troppo stretta per un sistema territoriale le cui dinamiche si estendono fino all'area pistoiese, passando per Prato. Una realtà che tocca tre province... pare dunque utile il riferimento congiunto alla città metropolitana di Firenze, quale organismo amministrativo dai confini istituzionali definiti, e all'area metropolitana funzionale, in quanto espressione delle dinamiche di sviluppo socio-economico in atto"⁴. Lo stesso piano strategico della "città metropolitana" di Milano evidenzia "l'inadeguatezza degli attuali confini amministrativi" e rileva l'importanza di "dialogare su uno scacchiere territoriale più vasto (con Monza e Brianza e il Lodigiano *in primis*, ma, più in generale, con i territori della regione urbana lombardo-milanese, come individuata nella *Territorial review* 2006 dell'OCSE)"⁵.

Tra le problematiche che emergono dall'aver fatto coincidere la "città metropolitana" con la provincia omonima, vi è anche l'inserimento di estese aree collinari e montane, prevalentemente estranee alle dinamiche degli ambiti metropolitani. Queste infatti necessitano di strategie completamente diverse dalle aree soggette a importanti fenomeni urbani, richiedendo politiche mirate allo sviluppo sostenibile e alla valorizzazione delle aree marginali, dove una parte significativa delle economie locali è rivolta alle attività agricole e forestali, culturali e di turismo sostenibile. Ne sono un esempio il Mugello, il Montalbano o le colline del Chianti nella "città" fiorentina e i Monti Simbruini o Monti Lepini nella "città" romana. Così, il loro coinvolgimento nelle "città metropolitane" è principalmente rivolto al ruolo ecologico che riescono a svolgere grazie alla presenza di estese superfici forestali, partecipando in modo

Denominazione area metropolitana	AREA ROMANA	REGIONE MILANESE	AREA METROPOLITANA FIRENZE-PRATO-PISTOIA	CITTÀ DIFFUSA DEL VENETO CENTRALE
Numero comuni	45	400	19	55
Superficie territoriale dei comuni in kmq	3.298 (Roma: 1.498)	3.787 (Milano e le "pale": 495)	1.084	1.876
Abitanti totali al 1981	3.496.485 (Roma: 2.840.259)	5.238.310 (Milano e le "pale": 2.376.190)	1.013.199 (Firenze: 448.531)	1.217.698 (Venezia-Mestre: 346.146)
Abitanti totali al 1991	3.552.546 (Roma: 2.775.250)	5.131.283 (Milano e le "pale": 2.155.807)	984.140 (Firenze: 403.294)	1.206.119 (Venezia-Mestre: 309.422)

determinante a "incrementare" il "capitale naturale" dell'ambito complessivo, che risulta estremamente carente di vegetazione nelle parti più urbanizzate, dove solitamente non vengono realizzate reti verdi compensative. L'elaborazione del piano strategico della "città metropolitana" (con valenza triennale), previsto dalla legge Delrio (56/2014), rappresenta sicuramente un'opportunità per queste aree e, in parte, può cercare di superare le contraddizioni insite nell'istituzione metropolitana. Esso "costituisce atto d'indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni dei comuni" che ne fanno parte. Può rappresentare un documento di grande interesse per lo sviluppo e la valorizzazione degli ambiti interessati, consentendo alle diverse realtà amministrative di partecipare attivamente alle principali scelte di area vasta, con particolare attenzione agli aspetti socio-economici, ambientali, culturali, agricoli, infrastrutturali, di sviluppo e di qualificazione urbana.

Ad oggi, solo poche "città metropolitane" hanno però approvato il piano strategico (tra quelle analizzate: Firenze e Milano). Dalla documentazione consultata emerge che, per il momento, questi strumenti o le relazioni d'indirizzo propedeutiche ad essi rappresentano principalmente una raccolta di idee e obiettivi, pienamente condivisibili a livello nazionale e europeo, ma poco incisivi e concreti. Al di là dei buoni propositi, spesso manca la parte programmatica, ovvero l'individuazione di progetti, di priorità d'intervento e di soggetti attuatori, di modalità realizzative, di tempistiche, di costi e di impegni di spesa, anche se di massima. Da un'analisi attenta emerge quindi la debolezza dei nuovi piani in relazione alle scelte locali e alle dinamiche territoriali spontanee, rispetto alla forza strategica che dovrebbero chiaramente dimostrare. Tale orientamento è favorito anche dal fatto che la normativa li definisce semplicemente come strumenti d'indirizzo senza dargli un ruolo

di programmazione e senza definire specifici contenuti. Ad esempio, nel "Documento d'indirizzo del piano strategico della città metropolitana di Roma Capitale" vengono definiti dei macro-obiettivi da perseguire, ovvero: "promozione del Capitale Naturale e Culturale; rivitalizzazione delle periferie metropolitane; prosperità basata su attività durevoli nel tempo e occupazione dignitosa; crescita intelligente, sostenibile e inclusiva; creazione di un clima di condivisione e concertazione tra le istituzioni e le forze sociali; riscoprire il legame tra città e campagna; promuovere e migliorare la qualità della vita delle persone; favorire lo sviluppo di comunità solidali aperte; città resilienti e amiche del clima; costruzione di sistemi coordinati di servizi pubblici"⁶. In relazione a questi macro-obiettivi, sono state definite cinque linee operative, in cui vengono descritti i temi da affrontare, le idee progettuali e le eventuali azioni per meglio definire le previsioni individuate.

Lo stesso piano strategico della città metropolitana di Firenze si incentra su tre "visioni" che affrontano i temi dell'"accessibilità universale", delle "opportunità diffuse" e delle "terre del benessere", a cui si relazionano delle "sotto-visioni" di maggior dettaglio. Tra le principali tematiche affrontate dalla "visione accessibilità universale" ci sono, ad esempio, "mobilità multimodale, città senziante, *governance* cooperativa, comunità inclusiva", mentre nella "visione opportunità diffuse" vengono affrontate i seguenti argomenti "manifattura innovativa, formazione intraprendente, riuso 100%, attrattività integrata", ed infine nella "visione terre del benessere" emergono "paesaggio fruibile, filiere in rete, ambiente sicuro". Alle visioni di ampio respiro, seguono le azioni che, ad esempio, per il "paesaggio fruibile" riguardano l'"istituzione e messa in rete dei Parchi Agricoli Metropolitani (orizzonte temporale: breve termine)" e l'"individuazione e promozione delle infrastrutture verdi e

blu (orizzonte temporale: medio termine)", che rappresentano delle previsioni ampiamente condivisibili e già in gran parte presenti da molto tempo negli strumenti di pianificazione di area vasta e locali. Il monitoraggio dell'operatività del piano è invece demandato a un apposito Laboratorio che ne seguirà la gestione e l'attuazione. Tale soggetto sarà infatti "preposto a misurare l'efficacia del piano" e a effettuare "il monitoraggio, l'aggiornamento e la promozione del piano strategico", denominato "Rinascimento Metropolitano 2030". Viste le contraddizioni rilevabili nelle nuove istituzioni, sarebbe stato auspicabile un coinvolgimento delle regioni, propedeutico alla definizione delle "città metropolitane". Gli accurati studi, valutazioni e previsioni fatti per i rispettivi piani regionali (es. Piano d'Indirizzo Territoriale con valenza paesaggistica della Toscana, ecc.) potevano infatti rappresentare la base di partenza su cui impostare i limiti reali dell'area metropolitana e le scelte del relativo piano strategico, in una stretta condivisione di intenti e obiettivi tra organo sovraordinato e singole amministrazioni, strettamente legate da dinamiche metropolitane. L'istituzione del nuovo ente poteva così essere diretta espressione di realtà policentriche e diversificate, interessate da fenomeni urbani molto complessi e riguardanti più province. In questo caso, la "città metropolitana" avrebbe forse saputo offrire maggiori opportunità di condivisione delle scelte strategiche tra i territori effettivamente interessati da processi urbani importanti e innovativi. Tra l'altro, dato che questi ambiti sono spesso labili e in continua evoluzione, uno stretto legame tra pianificazione regionale e metropolitana avrebbe potuto consentire la revisione periodica della perimetrazione della "città vasta" in funzione delle trasformazioni avvenute e in atto. Le "città metropolitane" rappresentano infatti degli ecosistemi aperti e condivisi, capaci di evolvere o involvere nel tempo.

1. AA.VV. (1990), *Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato Pistoia*, in "Quaderni di Urbanistica Informazioni", n. 7, supplemento di Urbanistica Informazioni, n. 109.
2. La ricerca "I paesaggi della diffusione urbana. Il caso dell'area romana" è stata sviluppata da Daniela Cinti nell'ambito del dottorato di ricerca in "Tecnica Urbanistica", XIII ciclo, svolto presso l'Università "La Sapienza" di Roma (1998-2002). Successivamente sono stati elaborati approfondimenti sulla stessa tematica.
3. Indovina F., Matassoni F., Savino M., Sernini M., Torres M., Vettoreto L. (1990), *La città diffusa*, Venezia.
4. Città metropolitana di Firenze (2017), *Rinascimento metropolitano. Piano strategico 2030*.
5. Città Metropolitana di Milano (2016), *Milano. Metropoli reale, metropoli possibile. Piano strategico della città metropolitana di Milano*.
6. Città Metropolitana di Roma Capitale (s.d.), Documento d'indirizzo del piano strategico della città metropolitana di Roma Capitale.

References

- AA.VV. (1992), Il parco metropolitano dell'area fiorentina, in "Quaderni di Urbanistica Informazioni", n. 12, supplemento di Urbanistica Informazioni, n. 125/126.
- AA.VV. (1990), *Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato Pistoia*, in "Quaderni di Urbanistica Informazioni", n. 7, supplemento di Urbanistica Informazioni, n. 109.
- AA.VV. (1984), *Processo di urbanizzazione nell'area Firenze-Prato-Pistoia*, Firenze
- Boeri S., Lanzani A. (1992), *Gli orizzonti della città diffusa*, in *Casabella*, n. 588, pp. 44-59.
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993), *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Milano.
- Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002), *I costi collettivi della città dispersa*, Firenze.
- Cinti D. (2003), *I paesaggi della diffusione insediativa e la costruzione di un nuovo rapporto tra spazio urbano e territorio aperto*, in De Bonis L. (a cura di) (2003), "La nuova cultura delle città. Trasformazioni territoriali e impatti sulla società", Atti del Convegno internazionale (Roma, Accademia dei Lincei, 5-7 novembre 2002), Accademia dei Lincei, Roma, pp. 125-135.
- Cinti D. (2005), *La diffusione insediativa: caratteri e problematiche dei territori agro-urbani*, in Imbesi G., Lenci R., Sennato M. (a cura di) (2005), "Intersezioni. Annali del Dipartimento di Architettura e Urbanistica per l'Ingegneria", Gangemi Editore, Roma, pp. 221-230.
- Cinti D. (2006), *Gli ambiti di diffusione insediativa nell'area romana*, in Di Palma V. (a cura di) (2006), "La ricerca territoriale a Roma e nell'area romana", Atti del Convegno INU Lazio (Roma, Sala del Giubileo di via Porta Castello, 21-22 febbraio 2005), Gangemi Editore, Roma, pp. 27-32.
- Clementi A., Perego F. (a cura di) (1983), *La metropoli "spontanea". Il caso di Roma*, Roma.
- Galassi A., Nucci C., Pisanò C. (2011), *La diffusione insediativa nell'area romana dal 2001 al 2010*, in Properzi P. (a cura di), "Rapporto del territorio 2010", Roma, pp. 194-195.
- Gambino R. (1995), *Territorio storico e paesaggio tra ricentralizzazione e diffusione*, in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n. 86/87, pp. 23-40.
- Indovina F., Matassoni F., Savino M., Sernini M., Torres M., Vettoreto L. (1990), *La città diffusa*, Venezia.
- Indovina F. (1995), *Qualche considerazione sulla "città diffusa"*, in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n. 86-87, pp. 85-91.
- Indovina F. (1999), *La città diffusa: cos'è e come si governa*, Atti del seminario del Ventennale del Daest-IUAV, Venezia, giugno 1997, in Indovina F. (a cura di), *Territorio. Innovazione. Economia. Pianificazione. Politiche*, Venezia.
- Longobardi G., Piccinato G., Quilici V. (a cura di) (2009), *Campagne romane*, Firenze.