



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

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

Il mercato del 21° secolo come motore di rivitalizzazione dei centri storici

Laura Battaglia

Università degli Studi di Genova, Scuola Politecnica
DICCA - Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale
Email: laura.battaglia@unige.it
Tel: 010.353.2820

Abstract

Il mercato dei centri storici, fulcro della vita collettiva occidentale, è stato generatore di molte città: coniugava l'aspetto artigianale e commerciale a quello insediativo, era centro di gravitazione dell'intera popolazione, luogo vivo ed esclusivo, risultato della ricchezza intrinseca, tanto da identificarsi nella città stessa, nella 'città-mercato'. Oggigiorno però, soprattutto a causa degli svariati e repentini cambiamenti dell'ultimo secolo, la città-mercato è andata sempre più incontro a fenomeni di degrado socioeconomico, procurando capillari sconvolgimenti, che stanno modificando profondamente anche l'assetto del territorio. E' necessario creare un modello di mercato del 21° secolo, moderno e sostenibile, che sia il motore di rivitalizzazione dei centri storici e, pertanto, anche dell'entroterra. Riquilibrare i mercati significa ripartire dalle basi, considerando la filiera corta come possibile soluzione, valorizzare l'artigianato ed i prodotti locali di alta qualità agroalimentare a 'Km zero', risvegliare nella popolazione significati culturali e sociali legati alle tradizioni ed alle proprie città.

Parole chiave

Mercato, Riquilibrare, Sostenibilità.

Il mercato e la città

Fin da tempi remoti il mercato dei centri storici, inteso come fulcro della vita collettiva occidentale, è stato generatore di molte città: pur avendo differenti funzioni a seconda delle caratteristiche e connotazioni delle stesse, coniugava l'aspetto artigianale e commerciale a quello insediativo.

Era quindi nato come un sistema integrato: luogo di scambio e allo stesso tempo d'incontro, non solo confinato ad una zona precisa, ma diffuso in laboratori e botteghe su tutta la superficie cittadina, specializzato per strade che, come in Italia, hanno assunto persino il nome delle arti e dei mestieri che nell'ambito di esse si esercitavano. Il mercato dunque non era identificato solo nell'infrastruttura o nei prodotti che erano venduti in essa, ma viveva allargato a tutti gli spazi legati al tessuto storico, facendo parte di esso, caratterizzandolo, determinandone la conformazione e lo sviluppo nel territorio; si può definire quest'entità come una 'città-mercato', centro di gravitazione dell'intera popolazione, luogo vivo ed esclusivo, risultato della propria personalità e ricchezza intrinseca (Giacoia, 2003: 345 - 351).

Come noto, nel centro storico della città confluiva sia l'economia locale sia quella dell'entroterra circostante nonché, come nel caso delle città costiere del Mediterraneo, quella dei porti commerciali e dei prodotti di tutte le attività legate al mare: la città-mercato spesso si estendeva fino al porto dove sorgevano spontaneamente alcuni mercatini per rifornire chi ormeggiava delle merci di prima necessità.

Le profonde trasformazioni avvenute specialmente durante la rivoluzione industriale hanno però portato a drastici ed accelerati cambiamenti delle città e della società: l'aumento demografico, la speculazione edilizia, il boom dei mezzi di trasporto ed il progresso tecnologico, hanno determinato uno straordinario sviluppo economico ed il relativo sconvolgimento del tessuto urbano, oltre che l'aumento di beni e servizi prodotti dall'agricoltura, dall'industria e dalle attività terziarie.

Dal fenomeno dell'urbanesimo, che ha visto lo spostamento della maggior parte della popolazione rurale nelle città, mutandone profondamente l'assetto e procurando un rinnovo sociale nel centro storico, si scivola

rapidamente all'evoluzione del mondo contemporaneo che ha portato ulteriori cambiamenti in termini ambientali, sociali ed economici (Eslami, 2005: 27 - 34). Questa veloce metamorfosi trova fondamento e giustificazione nella crescita squilibrata della globalizzazione e del rapido avanzamento tecnologico, che hanno investito e spesso travolto l'intera società, incidendo radicalmente anche sull'organizzazione delle città. L'impaziente desiderio di progresso della società del 'primo mondo' ha portato alla mancanza di una forma di sviluppo lento e graduale, dando spazio a nuove forme di esistenza che si confanno sempre più ai ritmi di vita frenetici dei cittadini.

Focalizzando più nello specifico l'attenzione sull'entità 'città-mercato', si evince attualmente un totale sconvolgimento del sistema, che, come risaputo, ricade a catena su molteplici ambiti della città, stravolgendo profondamente anche l'assetto del territorio. E' in questa cornice che i mercati del centro storico e di conseguenza l'intero tessuto urbano, vertono, col passare del tempo, da una situazione di centralità economica, commerciale, culturale e sociale ad una di perdita di questo importante ruolo di fulcro, e subiscono fenomeni di degrado socioeconomico, rischiando di perdere il proprio valore intrinseco se non vengono riconvertiti alla propria specifica vocazione ed utilizzo. In questo contesto, in cui proliferano le grandi catene di supermercati e ipermercati nelle periferie, emerge pertanto la difficoltà dei mercati dei centri storici di adattarsi ai tempi incalzanti dei processi di crescita nonché di rispondere armonicamente alle richieste della globalizzazione.

E' interessante, a questo punto, soffermarsi ad analizzare il termine 'evoluzione', in quanto spesso viene considerato come sinonimo di 'miglioramento': in realtà significa prima di tutto differenziazione e trasformazione, ovvero aumento della varietà di tipi disponibili, e non livellamento da omologazione e uniformazione.

Per cui lo stesso tipo di servizio, in questo caso il mercato (ed i legami da cui ne derivano), deve trasformarsi e differenziarsi per evolversi: non può 'migliorare' se continua ad avere come unica prospettiva di esistenza quella che trova spazio solo nei grandi sistemi, bensì deve scovare nella filogenesi della città-mercato il modello iniziale da cui partire, per poi diramare l'albero genealogico in più direzioni e rispondere pertanto alle svariate esigenze dei diversi consumatori.

Oggi giorno i mercati rappresentano quindi una problematicità e nel contempo, se correttamente riqualificati, una potenzialità di rivitalizzazione dei centri storici, considerando che «il disegno della città dipende dalla cultura di un popolo, dal rapporto con la sua storia, soprattutto se si tratta, come in Italia, quasi sempre di approcci 'brownfield', cioè su tessuti urbani esistenti» (Bonfantini, 2007).

Nonostante negli ultimi anni stiano proliferando nuovi centri commerciali e le periferie prendono autonomia, per cui la situazione economica attuale sembra puntare molte aspettative sulle grandi catene, dirottando il valore delle botteghe storiche, dell'artigianato e dei prodotti locali su di esse, si solleva sempre più, in gran parte dei cittadini, il crescente desiderio di tornare alle proprie origini ed a quella città generatrice di tradizioni e cultura.

Non a caso anche quest'emergente bisogno di preservare e rivitalizzare i centri delle città si propone in un momento storico di transizione e 'crisi' – per inciso: tale vocabolo, in giapponese è formato da due ideogrammi: 'pericolo' ed 'opportunità'; senza scomodare i nipponici, si pensi all'etimologia della parola crisi: dal latino *crisis*, proveniente dal greco *krisis*, a sua volta derivato da *krino*, cioè 'io giudico'; *krino* è affine a 'cernere', ovvero 'scegliere, vagliare'. Se il verbo cernere è oggi poco usato, è invece comune nei composti: *decernere* = decidere; *excernere* = vagliare; *discernere* = vedere distintamente.

Occorre dunque invertire la tendenza degli ultimi anni, volta a promuovere soltanto gli ipermercati o i centri commerciali come unico modello vincente di esistenza socioeconomica, riportando la centralità pure in città, e pertanto favorire i consumi di prodotti tipici e di qualità, spontaneamente legati alle comunità locali.

E' utile perciò appoggiarsi a dottrine come l'urbanistica, non dimenticando che è una conoscenza che si declina in molte discipline interdipendenti tra loro, per avere una conoscenza globale delle possibili soluzioni in merito alla pianificazione ed alla gestione territoriale; purtroppo sistematicamente «nell'urbanistica contemporanea, che spesso teorizza o pratica uno sviluppo della città 'per parti', per politiche settoriali, si perde di vista l'esigenza di una crescita 'concertata' tra i diversi settori, cioè la necessità di uno sviluppo equilibrato tra zone centrali e periferiche, in una parola, di una profonda unitarietà dei progetti di rivitalizzazione dell'intero organismo urbano» (Bruttomesso, 2010: 41 - 50).

Ebbene, in questo contesto, le grandi catene, che da un lato favoriscono i desideri di questa società basata sempre più sul consumismo, possono coesistere con la città-mercato ma non devono, dall'altro, schiacciarne i mestieri, le tradizioni e i prodotti locali: è opportuno riformulare un'idea innovativa e strategica di mercato nei centri storici basandoci su un nuovo modello, che abbia da un lato ed a suo favore le nuove tecnologie e dall'altro un valore culturale e sociale, ma di diverso tipo (volto ad esempio, a uno sviluppo turistico sostenibile).

Incombe la necessità di individuare nuovi punti di forza, incentrati su altri valori: i mercati devono rimodellarsi come alternativa alle grandi catene, per cui, i consumatori potranno scegliere tra gli abbondanti prodotti standardizzati, anche confezionati o addirittura già precotti, ma troppo spesso OGM, oppure prediligere quelli endemici e di stagione, delle campagne e del mare limitrofi, nei mercati dei centri storici, all'insegna della filiera corta, della preservazione della biodiversità come ricchezza del territorio, come scelta di alta qualità agroalimentare e della valorizzazione dell'entroterra.

Il fine di riflettere su un nuovo modello di mercato, il mercato del 21° secolo, è soprattutto quello di confutare il paradosso della povertà nella società dell'abbondanza, non solo intesa in termini economici ed ambientali, ma soprattutto culturali e sociali. Per realizzarlo bisogna partire da quel modello ancestrale di città-mercato, che ha permesso di costruire un'identità specifica per ogni città, sposando ad esso gli aspetti positivi delle innovazioni tecnologiche; queste ultime potrebbero, se ben sfruttate, apportare benefici e vantaggi alla comunità, intesa non solo di cittadini ma anche di turisti, in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Il mercato del 21° secolo potrebbe quindi essere considerato come strumento chiave per rigenerare e rivitalizzare il tessuto urbano del centro storico della città, oltre che le attività delle zone limitrofe, al fine di promuovere e migliorare stili di vita sostenibili. Riqualificare i mercati significa ripartire dalle basi, considerando la filiera corta come possibile soluzione, per valorizzare l'artigianato ed i prodotti locali e spingere nuove strategie di *marketing* improntate sul 'Km zero', per risvegliare quindi nella popolazione significati culturali e sociali legati alle proprie città.

In particolare, i prodotti come alimenti o artigianato locali si definiscono 'a Km zero', o anche con il termine più tecnico 'a filiera corta', o 'a circuito breve', quando vengono venduti o somministrati nelle vicinanze del luogo di produzione. Con questa scelta di consumo, si valorizza pertanto la produzione locale e, per quanto riguarda il consumo di alimenti del posto, si garantisce al consumatore di poter scegliere prodotti freschi, stagionali e genuini, recuperando così il legame con il ciclo della natura e con la produzione agricola, nonché il legame con le proprie origini, esaltando nel contempo gusti specifici, sapori tipici e tradizioni gastronomiche.

Marakanda: progetto di riqualificazione dei mercati storici mediterranei

Recentemente si è avvertita la necessità, a livello europeo e non solo, di rivisitare i punti di forza e le problematiche legate ai mercati in varie città costiere del Mediterraneo e molti sono i progetti che trattano questo tema. Tra questi, il progetto transfrontaliero Marakanda, finanziato nell'ambito del programma ENPI CBCMED, ha come principale obiettivo quello di rafforzare la cooperazione dei paesi dell'Unione Europea con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo¹. In particolare, il progetto, che tra i *partners* vede coinvolta l'*equipe* di Pianificazione Urbanistica della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova, ha come finalità la promozione dello sviluppo socioeconomico del territorio a cui si rivolge, rafforzando la relazione tra i paesi del Mediterraneo attraverso la valorizzazione dell'artigianato e dei prodotti agricoli di alta qualità che rappresentano un importante elemento della tradizione culturale, artistica ed economica che caratterizza l'identità peculiare delle città del Mediterraneo. L'idea principale del progetto è quella di trasformare il ruolo tradizionale dei mercati delle città, che stanno affrontando grandi sfide che minacciano la loro stessa sopravvivenza, mediante la definizione di modelli di gestione innovativi che possano modernizzarne la funzione, migliorando contemporaneamente la qualità dei prodotti agroalimentari e dell'artigianato.

In breve, gli obiettivi specifici del progetto sono quelli di migliorare le competenze e le capacità degli amministratori locali e dei piccoli imprenditori che operano nei mercati cittadini attraverso lo scambio delle 'good practices', di realizzare, condividere e valorizzare gli standard di qualità per una gestione efficiente del mercato storico locale e infine raggruppare micro e piccole imprese (*cluster*) nel settore dell'artigianato e dei prodotti alimentari di alta qualità che operano nei mercati cittadini con lo scopo di rafforzarne il processo di internazionalizzazione.

Dette finalità vengono declinate in fasi:

- Gestione e coordinamento: fase trasversale a tutto il progetto.
- Trasferimento del *know-how*: si condividono le esperienze/*best practice* degli attori locali e degli *stakeholders* riguardanti i mercati storici, mettendo in rete le informazioni a loro disposizione. Questa fase è volta allo sviluppo e al rafforzamento della conoscenza e delle capacità all'interno del *network*.
- Sperimentazioni locali: si identificano nuovi modelli attraverso la sperimentazione di azioni pilota.
- Sperimentazioni transfrontaliere: si favorisce il trasferimento del sapere locale tra le città, attraverso la promozione di prodotti e servizi a livello locale e internazionale.
- Comunicazione e capitalizzazione: ha come scopo la partecipazione delle autorità locali e dei loro *stakeholders* ai *network* tematici e promuove la diffusione della consapevolezza circa l'importanza dei mercati storici cittadini nello sviluppo economico e urbano.

Per quanto concerne la metodologia di lavoro, come si evince nella 'Figura 1', è stato necessario, attraverso la compilazione di questionari, effettuare un'analisi SWOT da parte dei *partners*, per evidenziare ed individuare

¹ Il progetto, che ha durata di 3 anni (avviato nel marzo 2012), è capofilato dal Comune di Firenze e raggruppa 10 *partners* di cui 2 provenienti dalla sponda Sud del Mediterraneo: Comune di Genova, Comune di Favara (Agrigento), Comune di Xanthi (Grecia), Comune di Limassol (Cipro), Barcelona Municipal Markets Institute, IMMB (Barcellona), Plural Study Centre (Italia), CRUIE (Università degli Studi di Genova), National Research Centre (Egitto), Souk El Tayeb Association, Beirut (Libano). <http://www.marakanda.eu/>

punti di forza e di debolezza, di opportunità e minacce dei mercati considerati. Nel caso della città di Genova, da una prima indagine, sono state evidenziate, per alcuni mercati, criticità ricorrenti legate al degrado socioeconomico del centro storico.

Partendo dall'analisi SWOT è stato possibile definire i profili dei mercati delle città del partenariato, delineandone lo stato dell'arte ed individuandone le buone pratiche da veicolare tra *partners*. La prima delle categorie annoverate nella selezione delle *best practices*, utile anche alla redazione delle conseguenti *guidelines*, fa riferimento alla dotazione urbana ed alla pianificazione territoriale (le altre categorie di analisi sono: comunicazione, valorizzazione dei prodotti locali, gestione e servizi). Nel merito, sarà l'*equipe* di Ricerca di Genova a fornire uno specifico contributo alle attività del progetto nel disegnare l'*action plan* riguardante la logistica del recupero dei mercati in particolar modo di quelli legati al centro storico.

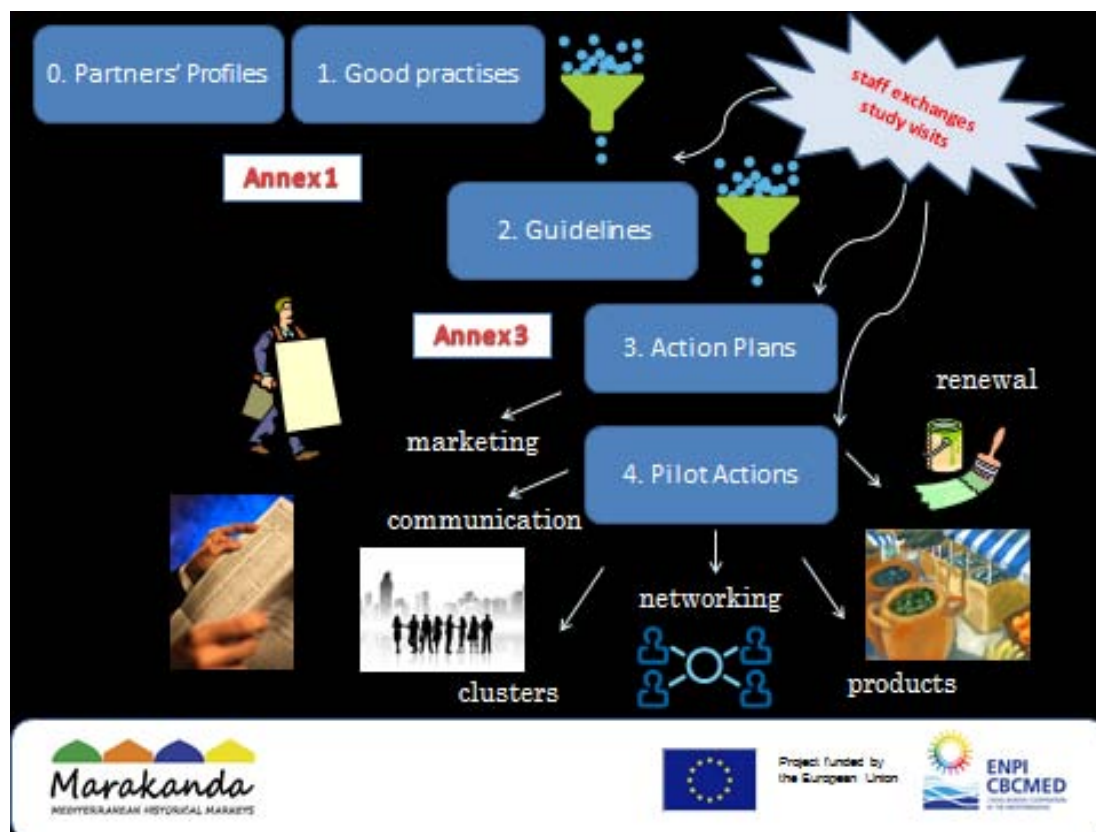


Figura 1: Metodologia del Progetto ENPI CBCMED Marakanda

Marakanda intende quindi creare una rete fra i mercati dei centri storici di alcune città al fine di mettere in comune idee, attività, soluzioni e modelli per la gestione dei mercati, rivisitandoli in chiave moderna.

L'obiettivo finale del progetto è quello di elaborare delle azioni pilota che costituiranno una prima applicazione del modello di 'mercato del 21° secolo', un mercato sicuro per tutte le categorie di utenti, che si inserisce in un'ottica di sviluppo economico, culturale, sociale della città, pronto a soddisfare le richieste dei turisti in cerca di prodotti tipici e di stagione e capace di rilanciare e rivitalizzare il quartiere della città in cui sorge.

Conclusioni

Attualmente la grande sfida è quella di migliorare la *governance* del territorio e creare nuove forme di crescita che riportino le città, nonché le zone limitrofe, alla propria vocazione: in quest'ambito, il mercato ed il centro storico potranno nuovamente coesistere, come già evidenziato nel *paper*, nella tutela e conservazione, e non nel degrado e sventramento.

Il modello di mercato del 21° secolo come motore di rivitalizzazione dei centri storici, porterà ad una forma di gestione improntata, da un punto di vista economico, sociale ed ambientale, su uno sviluppo durevole e sostenibile, e sarà il risultato della condivisione di 'buone pratiche' comuni della rete di mercati di varie città costiere mediterranee.

La riqualificazione di queste ultime è assunta, infatti, come la vera protagonista nel progetto transfrontaliero Marakanda: il centro storico delle città non deve più essere cristallizzato nel ricordo della propria natura ma deve rinascere, ritrovare la propria essenza in quella città-mercato ancestrale, perché diventi di nuovo un polo di

gravitazione, attraverso un mercato moderno, che si adatti alla città e la rispetti, assorbendone allo stesso tempo le logiche.

Stiamo vivendo in un'epoca in cui vi è già una logica di sviluppo, che a seconda delle città attraversa una fase più acerba o matura, dove c'è già un cambio di destinazione delle zone, per cui sia il residenziale che il turistico trovano nel centro storico un terreno fertile.

Occorre andare incontro ad una crescita non in termini prettamente quantitativi ed economici bensì ridare valore alle tradizioni, ai prodotti di alta qualità agroalimentare ed all'artigianato locale. Questo è possibile se verranno incentivate idee di rinnovamento per i mercati, in un'ottica di modernità e sostenibilità, ed ulteriori *liason* strategiche oltre che un dialogo costruttivo tra i diversi *stakeholders*.

Nel caso di Genova, città policentrica formatasi dall'unione successiva di più borghi, caratterizzati ognuno dai propri servizi di prossimità, gli abitanti conservano ancora l'abitudine e la necessità di acquistare 'sotto casa' ed è per questo che si avverte sempre più, per l'*equipe* di Pianificazione Urbanistica della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova, la necessità di approfondire le modalità con cui si possa rivitalizzare la simbiosi tra mercato e centro storico.

Riconsiderare i grandi spazi della città fronte mare, in cui la parte commerciale marittima ha lasciato ormai il posto a funzioni residenziali e turistiche, con interventi edilizi conservativi, ma soprattutto sfruttare le scoperte tecnologiche più eclatanti, anche come scopo di apportare innovazioni sociali.

Il mercato del 21° secolo dovrà pertanto saper cogliere le potenzialità offerte sia dalle nuove tecnologie sia dalla filiera corta, in piena armonia con la storia, le tradizioni e le vocazioni delle nostre città.

Bibliografia

- Bruttomesso R. (2010), *Waterfront urbani. Percorsi e scenari di una strategia vincente*, in Fallanca De Blasio C. (a cura di, 2010), *Le città del Mediterraneo*, Atti del IV Forum Internazionale, Reggio Calabria 27/28/29 Maggio 2008, Iriti Editore, Reggio Calabria, pp. 41 - 50.
- Eslami A.N. (2005), "Trasmigrazione dell'idea di città, delle concezioni e degli elementi dello spazio urbano" in Eslami A.N. (a cura di), *Architetture e Città del Mediterraneo, tra Oriente e Occidente*, De Ferrari & Devega S.R.L., Genova, pp. 27 - 34.
- Giacoa A. (2003), "Gli scenari dello scambio della Città Mercato", in Fallanca De Blasio C. & Eslami A.N. (a cura di, 2003), *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo: Storie, Culture, Progetti*, Iriti Editore, Reggio Calabria pp. 345 - 351.

Sitografia

- Articolo di Iacono N., *Futuro delle città, qualità della vita, partecipazione dei cittadini*, consultabile sul sito web http://www.egov.maggioli.it/blog_stampa.php/16364/
- Articolo di Montagnini E., Reggiani T. (2010), "Nuove Forme di Consumo e Socializzazione: I Gruppi di Acquisto Solidale (GAS)", in *Consumatori, Diritti e Mercato*, 1/2010, pp. 91-101 consultabile sul sito web http://www2.dse.unibo.it/t.reggiani/reggiani.ferriani_GAS_apr2010.pdf
- Articolo di Rossi A., Brunori G. (2011), "Le pratiche di consumo alimentare come fattori di cambiamento. Il caso dei Gruppi di Acquisto Solidale", *Agriregionieuropa*, Anno 7/Numero 27, dicembre 2011 disponibile sul sito web http://www.agriregionieuropa.univpm.it/pdf.php?id_articolo=854
- Atti di Conferenza Internazionale, "Management Models and Good Practices" in *Symposium of Mediterranean Food Markets and 8th Symposium of the Food Markets of Barcelona: The markets of the Mediterranean*, IMMB, Barcellona, 4/5 Giugno 2012, disponibile sul sito web <http://w110.bcn.cat/Mercats/Continguts/Documents/Fitxers/catal%C3%A0%20compleert.pdf>
- Documenti base dei GAS (Gruppi di Acquisto Solidale), Un modo diverso di fare la spesa, disponibile sul sito web <http://www.retegas.org/index.php?module=pagesetter&func=viewpub&tid=2&pid=3>
- Lezione di Bonfantini B. (2007), *Città storica e progetto urbanistico contemporaneo*, disponibile sul sito web http://www.laboratoriorapu.it/Plans_Project/Download/Lezioni/Lezione%209/Citta_storica.pdf
- Rivista di studi e di iniziativa Europea "Centro In Europa": *La Liguria e il Mediterraneo* in Mappatura delle relazioni Euromediterranee della Liguria, Paralleli, Istituto Euromediterraneo del Nord Ovest. Editore Redazione SRL, Supplemento al numero 2/Luglio 2008, Anno XV, anche disponibile sul sito web http://emo.pspa.uoa.gr/node.php?n=pub_introduction&lang=en
- Sito web ufficiale del Progetto ENPI CBCMED Marakanda <http://www.marakanda.eu/?lang=en>
- Sito web ufficiale della Commissione Europea sull'Agricoltura e sviluppo rurale, sezione *Agricoltura Biologica*, http://ec.europa.eu/agriculture/organic/home_it



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

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

Public spaces as quality indicators in urban regeneration initiatives

Carmelina Bevilacqua

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
PAU – Patrimonio Architettura & Urbanistica
Email: cbevilac@unirc.it

Jusy Calabrò

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
PAU – Patrimonio Architettura & Urbanistica
Email: jusy.calabro@unirc.it

Carla Maione

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
PAU – Patrimonio Architettura & Urbanistica
Email: carla.maione@unirc.it

Abstract

The paper intends to investigate how urban regeneration actions are facing the increasing role played by public spaces in performing physical transformations with respect to the economic, social and environmental issues. Starting from the assumption that urban regeneration initiatives are based on a mixed use approach (Calthorpe, 1993; Cervero, 2003; Katz, 1994, Brueckner 2000), we aim at investigating the role played by public spaces as indicator of quality of urban transformations. The case studies analysis, based on some insights of the CLUDs project under 7FP Irses 2010, aims to demonstrate how urban regeneration tools, Public Private Partnerships – led, give public spaces the role above mentioned. The case studies analyzed in Boston Metropolitan Area (MA) and in San Diego (CA), experienced BID, TOD, and PDA in which the public space assumes a new conceptualization. Urban transformations, through business localization and a strong connection among urban activities, change the way of considering public space turning it into a work/live flexible meaning. We suggest public spaces as measure and way to control as well the quality of urban regeneration initiatives, means to investigate «the urban dimension of public-making» (Iveson, 2011:2).

Parole chiave

Public space, mixed-use, sustainability

Public Spaces measure of urban regeneration projects

The paper investigates the role of public space in measuring the quality of urban regeneration projects. Particularly, which kind of meaning it assumes with respect to the urban regeneration tool used. Urban transformations are usually supposed to push local economic development (Mitchell, 2001; Porter, 1998; Molotch, 1996) through business concentration, job creation, equity distribution of regeneration effects. Nevertheless, we argue that public spaces could make urban regeneration initiatives measurable also with respect to the quality of physical transformations. Since «the character and form of public spaces have been critical to the effectiveness of programmes» (Raco, 2003: 1871), the role of connection that they play in mix-used patterns could characterize different performance on physical transformations (Amin, 2008). According to a given spatial configuration of an urban area, public spaces «represent sites of diversity and difference» (Raco, 2003:1871) and consequently, strongly linked to a proper sense of place of local communities (Lynch, 1981). The paper intends to point out how the public space can acquire different peculiarities by the particular instrument of urban regeneration implemented. Urban regeneration indeed is able to define and shape different levels of susceptibility of public space to be part of the livable community (Lynch, 1984, 1995). We may consider in addition that the main role played by public space depends on the particular urban regeneration tool used: it

could be «product of privatization, commercialization, historic preservation, and specific strategies of design and planning» (S.Low, D.Taplin, S. Scheld, 2005:1). Usually, instruments more business driven consider public space as a place to attract people, beside instruments more community led consider public space as network empowerment to attract people. Under the broad concept of sustainability, Smart Growth and New Urbanism theories (Robert H. Freilich, Neil M. Popowitz, 2010) have been considered to show how urban regeneration processes strengthen quality of life, in realizing a strong urban images and safe urban environment as prerequisites and catalysts for the economic and social development of cities. According to the Commission's European Sustainable Cities Report (EC 1996a) it is necessary to identify indicators to measure sustainable performances. The public space is recognized as indicator to measure quality because promoting public health, social life and cultural identity of urban transformations (Voula Mega and Jørn Pedersen, 1998). Public spaces assume different connotations within the urban context with the aim to create iconic symbols for city, providing community sense of belonging, and have been proved to be effective in urban regeneration tools by many countries in USA and in Europe (Mimi Li, 2003).

The public space approach: US vs EU

A city cannot be considered as product of parts, rather as a whole in which each piece interacts with the other ones within a system of relations and exchange from global to local. Thus public space plays a strong role in the urban system, even it has been changing through ages, assuming different importance: it could be considered as «the material location where social interactions and public activities of all members of the public occur» (Mitchell, 2003a, p. 131); as «space of attention orientation, a space that shapes citizens sense of what people, perspectives, and problems are present in the democratic public» (Bickford, 2000:356). Nowadays, the «term 'publicly accessible space' refers to any variety of physical settings, from sidewalks to outdoor cafés to urban plazas» (Nemeth, 2009: 2464). People give them renovated meaning according to behaviors or lifestyles, changing the interpretation of time and space dimensions as well, considered into a broader contest of virtual sphere, often blurred, a sort of «Time-space compression» that «refers to movement and communication across space, to the geographical stretching-out of social relations» (D. Massey,1994:24). Nowadays even a street, or a so called transit-path, could be considered public space, where people meet and socialize: «agora» acquires a broader connotation in the contemporary cities. It might be seen as a widespread crisis in living the places where we live and work, shaping them to our needs: the places of transition, with not well defined urban identity and functions, are the privileged ones. The users of those places, non-places, give them a temporary meaning, according to different uses, such as transportation, social interactions or hubs depending on the needs, without considering their proper spatial attitude. Then, the urban space meaning is diverse not only in time, but also in space: for instance, European and American cities have historically differing concepts about public spaces. Indeed, the «country's planning history and traditions, may be a key element of open space provision and usage» (Thompson, 2002: 60). On the one hand the «traditional» European design of public spaces, well defined within the urban frame with borders strategically set, recognizable as the privileged places for social life experiences; on the other hand, the lack of such spaces in most of the American cities, particularly on the West coast, where the sprawled urban patterns enhance a more individualistic way to use the outdoor space. Nevertheless «The sustainable city is not rooted in an idealized version of past settlements, nor is it one given to a radical casting-off from its own particular cultural, economic and physical identity in the name of the latest passing fad for urban change» (Haughton- Hunter 1994:311). Although there's a «widespread recognition that attachment to place, locally based resident interaction, and sense of community are generally positive social goals, whether or not they can be linked to specific design proposal» (Talen, 2002) we might argue that «there is a strong link between urban form and sustainable development, but it is not simple and straightforward». It has been suggested that a sustainable city «must be of a form and scale appropriate to walking, cycling and efficient public transport, and with a compactness that encourages social interaction» (Elkin, McLaren, Hillman M., 1991:12). That is to say: «publicly accessible spaces are important features of any vibrant and sustainable urban environment» (Nemeth, 2009: 2464), and a livable urban environment has acquired importance, as far as lifestyle and sustainable development. Nevertheless, quality is a very tricky issue to be measured, it should be strongly considered within the context taken into account.

Public Space and mixed use in US cities

In many US cities we can see a strong attitude toward sprawled development and «many critics have condemned the suburbs for their sterility and uniformity, for their isolating and segregating effects on social life, and for the way they drain resources from the city» (Bickford, 2000:358). That is why the promotion of the use of public transport, traffic calming, walking and cycling are often cited as solutions (Elkin et al., 1991; Newman, 1994). Physical city and urban experience are strictly linked, so that the importance of spatial design in influencing

positively or negatively people way of life. Community input then is crucial for the so called “place-making process” (Jacobs, 1961) to stress the interaction between physical space and its human use (Lynch, 1984), how people perceive and organize their environment. Nevertheless, frequently depending on satisfying needs of potential investors, nowadays urban area transformations are becoming market-led products than outcomes of local needs satisfaction (Harvey, 2000 – Raco, 2003). From that, «compact city» as example of «... socially sustainable mixed uses, that will concentrate development and reduce the need to travel, thus reducing vehicle emissions» (Jenks, Burton, Williams, 2004:3). In many cities «there has been a remaking of the character of the place in which services and consumption differences have become primary», places reshaped to create new meaning in the urban landscape. According to Raco (2003) public spaces are critical to establish the effectiveness of urban regeneration programs, representing sites of diversity and difference, «important means of framing a vision of social life in the city» (Zukin, 1995:229). We could say that, with respect to the strategic vision of a particular urban area, with respect to the urban regeneration tools used, public space assumes different connotations, sometimes business, touristic or connection oriented. According to this, new flexibility comes to fore and public spaces, assuming often work/live flexible meanings, could be qualified as measures of good practices of urban regeneration initiatives, tangible indicators of successful mixed use areas. The case studies analysis refers to San Diego and Boston American cities: the aim is to verify whether TODs, BIDs or PPPs led initiatives of mixed use implementation, foster the role of public space as means of quality life improvement.

Tabella I: *Case studies comparison*

Case studies	Jacobs market street village (CA)	Little Italy Community District (CA)	Fort Point District (MA)
Description	Jacob's Market Street Village was founded around a transit center, Market Street And Euclid Ave, belonging to the category of Transit Village.	Little Italy San Diego, (CA), has been the point of entry for Italian immigrants in the city and the favorite place for the international tuna fishing industry. Now it is Historical District in San Diego County.	Fort Point district historically is a light-industry related area along the Fort Point Channel-South Boston, today it's a mixed use area. It is characterized by a strategic position within the city geography: along the Fort Point Channel, within the Boston Innovation District, a big Economic Development Area attracting enterprises and economies from all the Massachusetts.
Urban regeneration tools	Transit Oriented Developments (TODs) offer opportunities to create parks and open space for quality of live improvement at local level: especially designed around public spaces they provide neighborhoods urban identity. Indeed, is recognized the TOD potential as catalyst for investment which, through PPPs, becomes the real force of change that raises property values by encouraging the transformation of the existing. In this context, local government gets benefits, both in raising revenues related to direct taxes, but also on subsequent choices for the community by strengthening the	BIDs in USA are mostly used to rebuild declining urban centers, they are «seen as a minimally invasive renewal strategy that mimics Jane Jacobs' pedestrian-oriented» (Lewis, 2010:181), mixed-use vision” to pursue a sort of livable- walkable urban environment. «BIDs are lauded as a flexible, efficient marriage of public needs and interests with private-sector energy» (Lewis, 2010:181), to cope with the “out of the center” commercial attitude of the big sprawled American cities and the consequent declining of downtown. Little Italy gives particular opportunity to understand the role of BID and CBD (Community Benefit	The planning process is the core of this kind of public-private partnership: public management of private money to rich community advantages. In Fort Point, the urban regeneration is considered in its broad sense, involving economic aspects, (job creations, tax revenues, increasing of property values, advantages of location for companies) and a new urban context vision, with an open spaces system of more than 11 acres pursuing a better quality of life for people who live and work there (affordable housing, sustainable policies). The strategic position on Fort Point Channel, in the city center proximity, within the

	suburban districts, facilitating direct contacts between people, and creating more diverse social and cultural public spaces (Duaney et al. 2001; Calthorpe and Fulton 2001).	Districts) as tools for local economic development enhancement. Thus from evidences, Diego County BIDs are playing an important and widely recognized role to improve economic growth in all San Diego County, through public benefits enhancement, important tool of governance to implement urban regeneration initiatives. The BID/CBD overall strategy, managed by a no profit organization (Little Italy Ass.), is about retail retention, business attraction, beautification and, above all, a brand that implies quality and reliance on the neighborhood as desirable place to live and work in San Diego.	Boston Innovation District, Economic Development Area, give it the character of polarity in the metropolitan area.
The role of the community	The community has played a key role in urban regeneration process. The case study indeed could be considered as "pilot case study" for community participation. JsMSV shows the ability of individuals to cooperate with the planning forces for a strategic Joint Action.	Nowadays Little Italy is considered a San Diego's Model Community, indeed in 2010 community was the honoree of two distinguished awards in the world of redevelopment and planning; one was by the Urban Land Institute (ULI) - "Smart Growth Award of the Decade; the APA recognized the Little Italy Association with a Community Recognition Award for the great use of public space in the neighborhood.	In Fort Point district the participation process has been strongly pursued since the BRA (Boston Redevelopment Authority) main goal through the 100 Acres Master Plan was to reach public benefits through private investments. The participatory planning process is particularly important from the beginning to the end of the master plan drawing: charette and meetings have been regularly done in order to share the urban regeneration attempt of Fort Point District with the local community and all the main stakeholders. People, cultural and artist associations, contributed to maintain the historic character of the place but pushing it toward innovation and a flexible life/work place.
The public space vision	The core of the mixed use area is the transit station, redesigned as a public space: it has the important function of being a meeting place for the community, a place for special events. JsMSV is a	Within the neighborhood, public spaces such as piazzas, are iconic spaces under landmark preservation, constant reminders of Little Italy's rich culture and history:	Public space improvement in Fort Point is one of the main goals of the urban regeneration process. Particularly, the "harbor promenade" implementation and a system of 11 acres of

	modern version of the Greek agora (Bernick-Cervero, 1997:5), and the public space become node or hub of connection with the rest of the region.	piazza Basilione is an example. Here we can find also the Mercato, weekly farmer market that could be considered a temporary public space in which people meet and socialize during shopping in India Street location.	open spaces, give the area a renewed livable and walkable urban environment, with the right mix of functions.
Discussion	<p>Experience in this case study has demonstrates that implementing TOD models can give significant community benefits. According to “Reconnecting America”(no-profit org.), A mixed use area redesigned as public space in TODs model produce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conservation of open space • Cleaner air • Minimization of increased traffic congestion • More walking • Healthier lifestyles • Neighborhoods are safer because there are more people on the street: more “eyes on the street” 	In little Italy the use of BID as urban regeneration tool give a strong business connotation to the mixed use neighborhood, by providing a sort of big public open space meaning: the outdoor life indeed improved radically after the BID/CBD creation, giving birth to a livable urban environment in which public spaces are strongly highlighted within the urban context as way to implement a livable environment, improving economic growth and local development of the area, symbols of success of the built environment regeneration.	Fort Point is an example of urban regeneration within those urban interstitial areas located in the middle of changing functions: from the properly urban functions to the specialist port facilities. We might argue, this is strategic project that improve the already consolidated important position in the metropolitan area, with new meanings for the ex industrial area: the outcome is a balanced mix-used area, where sustainability, innovation and spatial design interact successfully.

Conclusions

From case studies analysis, the relevant role of public space as indicator of quality of sustainable communities: there is a strong dependence between urban regeneration tools PPPs - led (BIDs, TODs or PDAs) and economic development in empowering higher standard of quality of life (social benefits) through public spaces implementation. The public space as measure of sustainable regeneration initiatives emerged, with respect to quality of life improvement (per capita income, instruction levels as quantitative indicators), urban form amelioration (spatial relations) and enhancement of services and business concentration under the district rational. Indeed, it might be stated that where public spaces become key of success, with «the important function of community gathering spot, site for special events, and enhancement of the “sense of place”, or modern-day version of the Greek agora» (Bernick and Cervero 1997:5), they are positive externalities of the urban regeneration process. From evidences, it could be argued the public space role as frame that enhance connection among complementary functions in the mixed use areas increasing a kind of balance within the urban context. Particularly when TODs occur, public space plays a supportive role of connection, empowering the network at regional level; as far as for BIDs, public space plays an attractive role, enhancing people and business to stay, contributing to livable urban environments and economic development; in the area of mixed use, it becomes measure of the public action in enhancing public benefits, allowing higher quality standards of the urban environment. In such cases the public space allow for a balance among different functions and activities. All of them foster land value recapture possibilities, increasing economic value and local economic development opportunities.

Bibliografia

- Amin A. (2008), "Collective culture and urban public space", in *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy*, action, no.12, vol.1, pp.5-24
- Bernick M., Cervero R. (1997), "Transit Villages for the Twenty-First Century", McGraw-Hill, New York
- Bickford S. (2000), "Constructing inequality: city spaces and the architecture of citizenship", in *Political Theory*, no. 3, vol.28, pp. 355-376
- Brueckner J. K. (2000), "Urban sprawl: diagnosis and remedies", in *International regional science review*, no.2, vol.23, pp. 160-171
- Calthorpe P., Fulton W. B. (2001), "The regional city", Island Press
- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck, J. (2001), "Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream", North Point Press
- Elkin T., McLaren D., Hillman M. (1991), "Reviving the City: Towards Sustainable Urban Development, Friends of the Earth", London
- Freilich R.H., Popowitz N. M. (2010), "Umbrella of Sustainability: Smart Growth, New Urbanism, Renewable Energy and Green Development in the 21st Century"
- Harvey D. (2000), "Spaces of hope", Edinburgh University Press, vol. 24, Edinburgh
- Haughton G., Hunter C. (2003), "Sustainable cities", vol. 7, Psychology Press
- Iveson K. (2008), "Publics and the City", Wiley-Blackwell
- Jacobs J. (1961), "The Death and Life of Great American Cities", Jonathan Cape, London
- Jenks M., Burton E., Williams K. (1996), "The Compact City. A Sustainable Urban Form?", Oxford: Oxford Brookes University Press
- Katz P., Scully V. J., Bressi T. W. (1994), "The new urbanism: Toward an architecture of community", vol. 10, New York: McGraw-Hill
- Lewis N. M. (2010), "Grappling with governance: the emergence of business improvement districts in a national capital", in *Urban Affairs Review*, vol. 46, no. 2, pp.180-217
- Low S. M., Taplin D., & Scheld S. (2005), "Rethinking urban parks: public space & cultural diversity". University of Texas Press
- Lynch K. A. (1984), "Reconsidering the image of the city", in *Cities of the Mind: Images and Themes of the City in the Social Sciences*, pp.151-161
- Lynch K. A., Banerjee T., Southworth M. (1995), "City sense and city design: Writings and projects of Kevin Lynch", MIT press
- Massey, D. (1991), "A global sense of place. Marxism today", vol.35, no 6, pp. 24-29
- Mega V., Pedersen J. (1998), "Urban Sustainability Indicators", The European Foundation for the Improvement of Living and Working Condition
- Mimi Li (2003), "Urban regeneration through public space: a case study in squares in Dalian, China", University Press, Waterloo Ontario Canada
- Mitchell D. (2003), "The right to the city: social justice and the fight for public space", Guilford Press, pp. 18, New York
- Molotch H. (1996), "LA as design product: how art works in a regional economy", in *The city: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*, pp. 225-275
- Németh, J. (2009), "Defining a public: the management of privately owned public space" in *Urban Studies*, vol. 46, n.11, pp. 2463-2490
- Newman K., Wyly E. K. (2006), "The Right to Stay Put, Revisited: Gentrification and Resistance to Displacement in New York City" in *Urban Studies* vol. 43, no.1, pp. 23-57
- Porter M. E. (1998), "Clusters and the new economics of competition", in *Watertown: Harvard Business Review*, vol. 76, pp. 77-90
- Raco M. (2003), "Remaking place and securitising space: urban regeneration and the strategies, tactics and practices of policing in the UK." in *Urban Studies*, vol. 40, no. 9, pp. 1869-1887
- Talen E., (2002), "The social goal of new urbanism", in *Housing Policy Debate*, vol. 13, no.1
- Thompson C. W. (2002), "Urban open space in the 21 st century", in *Landscape and Urban Planning*, vol. 60, no.2, pp. 59-72
- Zukin S. (1998), "Urban lifestyles: diversity and standardisation in spaces of consumption", in *Urban Studies*, vol. 35, no 5-6, pp. 825-839

Acknowledgment

CLUDs – Commercial Local Urban Districts - Research Program, funded within the framework of the EU IRSES MARIE CURIE 7FP. The research is led by Pau-University Mediterranea of Reggio Calabria (Italy) and the participants are: FOCUS-university of Rome La Sapienza (Italy); SOBE-University of Salford (UK); Aalto University (Finland); Northeastern University of Boston (USA) and San Diego State University (USA).



Ripartire dai luoghi dell'abbandono: la rigenerazione urbana attraverso l'azione locale

Antonella Carrano

Università "La Sapienza" di Roma

DICEA- Dipartimento di Ingegneria Civile ed Ambientale

Email: antonella3carrano@gmail.com

Tel: 333.47.74.011

Abstract

L'importanza che le azioni locali stanno assumendo fa di esse un nuovo modello di intervento sociale: si configurano come micro-processi, che partendo dal coinvolgimento attivo dell'abitante e dalla sua diretta responsabilizzazione nella gestione degli spazi, fanno emergere nuove forme di urbanità. Obiettivo del paper è quello di indagare analiticamente questa nuova forma di attività sociale nel quadro di una teoria più generale della rigenerazione urbana dei luoghi dell'abbandono. A partire da un'analisi di una serie di casi studio presenti nella città di Roma, e svolta all'interno di un progetto sviluppato con la collaborazione del Dipartimento di Ingegneria Civile ed Ambientale (DICEA), il paper tenta di individuarne i vantaggi e i limiti oltre che le modalità con cui tali esperienze possono essere relazionate reciprocamente e con il sistema delle amministrazioni.

Parole chiave

Riappropriazione, locale, network.

1 | L'azione locale come lavoro di comunità

Sulla scia dei modelli europei e nord americani, sono apparsi in Italia nuove forme di azione locale, sia promosse dalle amministrazioni pubbliche, sia come esperienze spontanee provenienti dal basso.

Tali azioni riportano in auge il lavoro di comunità, con un'accezione nuova di quest'ultimo termine, inteso come sinonimo di espressioni limitrofe di "quartiere" e "cittadinanza" (Tosi, 2002: 11-38). Ad agevolare questa rinascita è l'ambiente all'interno del quale il lavoro si inserisce, in cui i principi di partecipazione appaiono ampiamente accettati.

L'azione locale viene vista come un processo di valorizzazione di nuovi attori e relazioni sociali costituenti, per l'appunto, una comunità, e dove quest'ultima diviene il mezzo necessario per raggiungere determinati obiettivi.

Data l'enfasi sempre più diffusa verso le modalità di azione locale, il paper vuole introdurre il Progetto "Spazi Verdi Autogestiti", svolto in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile ed Ambientale (DICEA) dell'Università "La Sapienza" di Roma, che ha come oggetto lo studio di particolari pratiche locali di rigenerazione urbana: i giardini condivisi. Scopo di questo progetto è quello di individuare, attraverso l'analisi di casi esistenti, i vantaggi ed i limiti di queste realtà oltre che le modalità con cui esse si relazionano con il sistema di amministrazioni. Ulteriore fine del lavoro è quello di costruire un network che oltre a visualizzare una mappatura dei casi esistenti permetta l'inserimento di nuovi, costituendo un'utile banca dati atta a comprendere come queste dinamiche di appropriazione siano legate al contesto sociale e geografico, e ragionare sulle modalità di costituzione di questi micro-processi.

2 | Rigenerare lo spazio urbano attraverso nuove forme di azione locale: i giardini condivisi

Chiamati in inglese "Community gardens" ed in francese "jardins partagés", i giardini condivisi sono piccole

aree verdi, il più delle volte sorte su proprietà pubblica, gestiti direttamente dai cittadini. Si connotano come un fenomeno spontaneo legato alla necessità di presidiare aree verdi abbandonate o degradate che versano in condizioni ideali per la speculazione edilizia e di creare spazi adatti alla socialità laddove mancano o sono carenti.

<< Un giardino condiviso è “un esempio straordinario di verde urbano nascosto e inedito che si può definire indigeno, locale, (...) anonimo, vernacolare. (...) prodotto di bricoleur che agisce naturalmente all’insegna dell’improvvisazione. (...) estraneo alla cultura ufficiale (...) privo di modelli di riferimento e indifferente alle influenze della moda (...) che esprime una libertà creativa assoluta ed una ricchezza di valori sperimentali.>> (Pasquali, 2006).

I giardini condivisi nascono negli Stati Uniti e più precisamente a New York negli anni '70 come evoluzione degli antecedenti “victory gardens” e, con una connotazione soprattutto di orti, rappresentano una risposta contro l’inflazione economica .

Negli anni 90 arrivano a Parigi.¹ I primi giardini sorgono nella zona est della città, su appezzamenti di terreno abbandonati dopo la demolizione di alcuni edifici. Oggi i jardins partagés sono 57, riuniti nella rete Municipale del programma “Charte Main Verte” , nato allo scopo di sostenere ed incrementare queste realtà offrendo consulenze tecniche, consigli di metodo, oltre che dar loro un riconoscimento ufficiale.

In Italia questo fenomeno è molto più recente. Sorti in diverse città (Bologna, Roma, Milano, Trento), i giardini condivisi sono ancora una pratica sperimentale, ma tuttavia in continua espansione soprattutto nella città di Roma dove la loro storia si intreccia con quella degli orti urbani. Proprio qui, allo scopo di promuovere questa pratica emergente, nasce nel 2010 l’Associazione Filoverde che l’8 luglio dello stesso anno organizza la “Festa del Giardino Condiviso”, riunendo per la prima volta le diverse realtà esistenti nella città: il Giardino dei Galli di San Lorenzo (sede dell’evento), il Giardino di Castruccio Castracane (Pigneto), il Giardino del Mandrione (Casilina), Prato Fiorito (Borghesiana) e altri.

Dal 2010 ad oggi, Zappata Romana² ha censito circa 100 fra orti e giardini condivisi a Roma.

La maggior parte di queste realtà passa attraverso il Servizio Giardini, lo strumento con il quale il Comune di Roma gestisce le aree verdi pubbliche . Esso, mediante un’apposita concessione-convenzione , affida le aree verdi a soggetti terzi, rimanendo responsabile della sola manutenzione straordinaria delle stesse (affidamento a costo zero).

A differenza di Parigi, Roma non possiede una buona regolamentazione per questo tipo di pratiche, che dovrebbero essere considerate come una risorsa preziosa per una città che deve amministrare un territorio tanto ampio.

Zappata Romana, in collaborazione con associazioni e comitati ,promotori di orti e giardini condivisi, rifacendosi alla “Charte Main Verte”, sta stilando un regolamento da sottoporre all’amministrazione capitolina e costituito da linee guida generali aperte e partecipate, i cui scopi sono:

- Sviluppare proficui rapporti di collaborazione con le autorità comunali competenti;
- Regolarizzare le diverse realtà di orti e giardini condivisi, facendole uscire dal cono d’ombra dell’attuale semi- abusivismo;
- Agire da stimolo per molti progetti già operativi e per quelli a divenire.

Il tutto si sviluppa all’interno di una globale consapevolezza dell’eterogeneità intrinseca dei giardini (e degli orti): le linee guida fornite sono solo una regolamentazione base da plasmare, successivamente, su ogni singolo contesto.

3 | Il progetto “Spazi verdi autogestiti”.

Le motivazioni dell’esistenza dei giardini condivisi prescindono da quelle dell’orto urbano “classico”: essi nascono non solo da un legame con la terra ,ma da un’accesa spinta ecologista associata alla volontà di miglioramento del proprio ambiente di vita e di auto organizzazione (Giangrande, Mazzitelli, 2011) , della gestione dello spazio e della creazione partecipata di luoghi di ritrovo che rafforzino i legami sociali fra i soggetti.

In collaborazione con il DICEA, il progetto “Spazi Verdi Autogestiti” nasce dalla volontà di indagare questa nuova forma di attività sociale nel quadro più ampio di una teoria generale sulla rigenerazione degli spazi urbani abbandonati. Il progetto si delinea in due distinte fasi:

¹ Più correttamente si dovrebbe parlare di ritorno, in quanto la capitale francese aveva già un’antica tradizione di Giardinaggio Condiviso risalente all’ 1800 con i “jardins ouvriers” diventati poi nel 1952 “jardins familiaux”.

² Progetto di studioUAP che indaga su orti e giardini condivisi a Roma, quale azione collettiva e di riappropriazione dello spazio pubblico urbano e lo sviluppo di pratiche ambientali, economiche e sociali innovative.

1. Analisi dei casi esistenti nella città di Roma: raccolta di informazioni mediante sopralluoghi , interviste e bibliografia al fine di realizzare una scheda informativa (fig.1) per ogni giardino studiato.
2. Pubblicazione dei dati raccolti in un sito appositamente creato, che si inquadra all'interno di un contesto più ampio di rigenerazione della città (progetti di riqualificazione, programmi di intervento, occupazione a scopo rigenerativo..) e che permetta ,oltre che la visualizzazione di una mappatura dei casi esistenti, la possibilità di inserirne nuovi attraverso la compilazione on-line di una scheda.

Il Giardino di Castruccio



Municipio: VI
Quartiere: Pigneto
Indirizzo: via Castruccio Castracane, 10
Superficie in mq: 362
Tipologia di contesto: spazio pubblico

Orari di apertura: dalle 9,30 alle 13,00 e dalle 16,00 alle 18,30 - giorni alterni (a seconda della disponibilità dei "giardinieri")

Soggetti

	<p>Associazione di volontariato che nasce da cinque mamme che si pongono l'obiettivo di trasformare Roma in una città a misura di bambino. Tra i loro progetti, oltre la realizzazione del Giardino di Castruccio, si annoverano: il Chiemamme ed il Mamma Caffè.</p>
	<p>Nasce nel 2010 da un gruppo di giovani che da tempo lavorano nel sociale e che decidono di mettere a disposizione le proprie competenze per contribuire al miglioramento della società, investendo soprattutto sulle nuove generazioni. Le principali tematiche di interesse sono: la cittadinanza attiva, la tutela dei beni comuni, la promozione attivissimo.</p>

Attività

Nella stagione primavera/estate 2012 l'Associazione "Città delle mamme" da l'avvio al progetto "Temporaneamente a Castruccio" per la riattivazione del giardino che comprende una serie di eventi quali:

- Laboratorio "Noi ed il cane"
- Laboratorio a cura di Etbe Colte
- Laboratorio artistico-musicale
- "Coloriamo il Giardino"
- Teatro a Castruccio



Modalità di riappropriazione	<p>Il Giardino rientra negli interventi previsti dall'opera di riqualificazione del Pigneto (art.2, comma2, Lg. 179/92 - Interventi su aree e fabbricati trasformabili) voluta dall'Amministrazione Ruffini e dal Municipio Roma 6. Lo spazio viene realizzato come opera compensativa da Immobiliare Giubileo 2000 e poi ceduta al Comune. Dopo la dichiarazione di agibilità, il Servizio Giardini, di cui il Giardino è a carico, chiude l'area. Dopo circa 5 anni, l'Ass.ne "Città delle Mamme" forza i cancelli e si riappropria dello spazio. In un primo momento si chiede di sottoscrivere una convenzione con il Servizio Giardini, approfittando dell'iniziativa "Adotta un Giardino" proposta dalla giunta di Alemanno. Il progetto si rivela troppo oneroso per essere sostenuto dalla sola associazione. Per poter sbloccare la situazione, il gruppo di mamme presenta al Comune un vasto programma di eventi: "Temporaneamente a Castruccio: per la riattivazione del giardino", finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo. Il Comune accetta. Per un anno l'associazione anima il Giardino con una vasta gamma di eventi e laboratori educativi</p>
Rapporti con...	<p><u>Le politiche pubbliche</u> Il Giardino di Castruccio fa parte del 3% delle aree verdi del Comune di Roma affidate a soggetti esterni attraverso una convenzione con il Servizio Giardini (affidamento a costo zero). Il Servizio Giardini è una struttura appartenente al "Dipartimento di Tutela Ambientale e del Verde" del Comune di Roma, ed in questo caso si occupa della manutenzione straordinaria delle aree verdi affidate a soggetti terzi.</p> <p><u>Il quartiere</u> Il Giardino di Castruccio non viene percepito come una risorsa all'interno del quartiere, ovvero come uno spazio pubblico fruibile a tutti, ma come un enclave nelle mani dell'Associazione che lo "Occupava". Questa condizione crea una forte opposizione al Giardino ed alle attività che si svolgono in esso, soprattutto da parte dei condomini più prossimi allo spazio verde.</p>
Processi di organizzazione	<p>Il Servizio Giardini, attraverso la Guardia Nazionale Ambientale (Corpo di Guardie Giurate Volontarie nato nel 2001) allo scopo di tutelare l'ambiente e la fauna che lo abita) si occupa della manutenzione straordinaria del Giardino comprese le operazioni di apertura e chiusura dello stesso. L'Associazione "Città delle Mamme" si occupa, invece, della manutenzione ordinaria e dell'organizzazione di eventi, supportata legalmente dall'altra associazione partner: l'Associazione DRIM.</p>

Figura 1: esempio di scheda illustrativa realizzata.

L'idea è quella di creare una banca dati utile a comprendere come queste dinamiche di riappropriazione siano collegate al contesto sociale e geografico, in modo tale da poter ragionare sulle modalità di costituzione di questi micro processi e sulle dinamiche di iterazione fra essi e le amministrazioni.

3.1 | I casi studio



Figura 2: Il Giardino di Castruccio

- Il Giardino di Castruccio (Fig. 2).

Municipio: VI

Quartiere: Pigneto

Indirizzo: via Castruccio Castracane, 10

Superficie in mq: 362

Tipologia di contesto: spazio pubblico

Orari di apertura: dalle 9,30 alle 13,00 e dalle 16,00 alle 18,30 - giorni alterni (a seconda della disponibilità dei "giardinieri")

Soggetti: Associazione "La Città delle Mamme" ed Associazione "DRIM"

Attività: Nella stagione primavera/estate 2012 l'Associazione "Città delle mamme" dà l'avvio al progetto "Temporaneamente a Castruccio: per la riattivazione del giardino" che comprende una serie di eventi.

Modalità di appropriazione: Il Giardino rientra negli interventi previsti dall'opera di riqualificazione del Pigneto (art.2, comma2, Lg 179/92 - Interventi su aree e fabbricati trasformabili) voluta dall'Amministrazione Rutelli e dal Municipio Roma 6. Lo spazio viene realizzato come opera compensativa da Immobiliare Giubileo 2000 e ceduta al Comune. Dopo la dichiarazione di agibilità, il Servizio Giardini, di cui il Giardino è a carico, chiude l'area. Dopo circa 5 anni, l'Ass.ne "Città delle Mamme" forza i cancelli e si riappropria dello spazio. In un primo momento si tenta di sottoscrivere una convenzione con il Servizio Giardini, approfittando dell'iniziativa "Adotta un Giardino" proposta dalla giunta di Alemanno. Il progetto si rivela troppo oneroso per essere sostenuto dalla sola associazione. Per poter sbloccare la situazione, il gruppo di mamme presenta al Comune un ricco programma di eventi intitolato "Temporaneamente a Castruccio: per la riattivazione del giardino", finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo. Il Comune accetta ed affida l'area all'Associazione. Per un anno il gruppo "Città delle Mamme" anima il Giardino con eventi e laboratori educativi.

Rapporti con le politiche pubbliche: Il Giardino di Castruccio è un'area verde del Comune di Roma affidata a soggetti esterni attraverso la sottoscrizione di una concessione-convenzione con il Servizio Giardini.

Rapporti con il quartiere: Il Giardino di Castruccio non viene percepito come una risorsa all'interno del quartiere, ovvero come uno spazio pubblico fruibile a tutti, ma come un *enclave* nelle mani dell'associazione che lo "occupa". Questa condizione crea una forte opposizione al Giardino ed alle attività che si svolgono in esso, soprattutto da parte dei condomini più prossimi allo spazio verde.

Processi di organizzazione: Il Servizio Giardini, mediante il servizio di volontariato offerto dalla Guardia Nazionale Ambientale (Corpo di Guardie Giurate Volontarie nato nel 2001 allo scopo di tutelare l'ambiente e la fauna che lo abita) si occupa della manutenzione straordinaria del Giardino comprese le operazioni di apertura e chiusura dello stesso, mentre l'associazione "Città delle Mamme" cura la manutenzione ordinaria e l'organizzazione di eventi. Il supporto legale viene offerto, a titolo gratuito, dall'associazione DRIM.



Figura 3: *Il Giardino dei Galli*

- Il Giardino dei Galli (Fig.3).

Municipio: III

Quartiere: San Lorenzo

Indirizzo: via dei Piceni,45

Superficie in mq: 1065

Tipologia di contesto: spazio pubblico

Orari di apertura: dalle 6,00 alle 14,00 e dalle 14,00 al tramonto del sole – tutti i giorni

Soggetti: Cooperativa “Oltre”, Associazione Sportiva Popolare, Collettivo Volsci 32

Attività: La Cooperativa organizza diverse attività ludiche e ricreative in collaborazione con le scuole del quartiere. Inoltre da' agli abitanti, la possibilità di utilizzare il Giardino per l'organizzazione di feste di compleanno ,dietro il pagamento di un piccolo contributo destinato alle spese di manutenzione del verde. Oltre all'altalena ed allo scivolo sono presenti alcuni giochi donati dalle famiglie e che i bambini possono utilizzare in condivisione. Nell'ultimo periodo è stato creato un orto didattico dagli alunni della scuola primaria.

Modalità di appropriazione: In base alla Legge 285/97 - Disposizioni per la promozione dei diritti per l'infanzia e per l'adolescenza- il Municipio Roma 3 chiede alla Coop, Oltre di individuare all'interno del quartiere, uno spazio verde da adibire alla ricreazione di bambini ed adulti. Viene individuata l'area di Via dei Galli, che fino ad allora era uno spazio abbandonato in grave stato di degrado. Lo spazio , che non configura come privato, viene tuttavia reclamato dal proprietario di un Bed&Breakfast vicino. Si apre il contenzioso. Il Comune, sotto la spinta del Presidente Corsetti , molto vicino alle sorti del quartiere, si offre di sostenere le spese legali per la Cooperativa vincendo la causa. I cittadini puliscono l'area, la Provincia offre un contributi per la costruzione dei vialetti, la messa in opera di alcuni giochi per bambini e le panchine.

Rapporti con le politiche pubbliche: Il Giardino dei Galli rientra nelle competenze del Servizio Giardini del Comune di Roma grazie alla sottoscrizione della convenzione per l'affidamento a costo zero a soggetti terzi. La Provincia è uno dei principali finanziatori del Giardino.

Rapporti con il quartiere: E' percepito come una grande risorsa per il quartiere, soprattutto grazie all'elevato grado di usufruizione che offre agli abitanti ed all'unicità di cui questo spazio ricreativo gode, in un quartiere povero in tal senso.

Processi di organizzazione: Il Servizio Giardini si occupa della manutenzione straordinaria. Le operazioni di manutenzione primaria sono invece a carico della Cooperativa. L'associazione Sportiva Popolare , cura la gestione del piccolo Chiosco , la pulizia del giardino e dei servizi igienici .

Questi due casi sono stati scelti al fine di mettere in evidenza l'eterogeneità di queste pratiche, che non assumono un carattere analogo all'interno della città , ma si plasmano sulla diversità dei contesti territoriali in cui si inseriscono.

A seconda dei casi, il Giardino può assumere l'aspetto di una *enclave* (es. Giardino di Castruccio) con una ristretta *elite* di frequentatori, oppure di un luogo aperto alla socialità e risorsa per il quartiere che lo ospita (es. Giardino dei Galli).

Nei due casi sopra riportati si evidenzia, inoltre, il ruolo altalenante delle Amministrazioni : si va da casi di quasi completa assenza delle istituzioni , come nel caso di Castruccio, a casi, invece, in cui la loro presenza si è manifestata già a partire dai processi di riappropriazione delle aree, come per il Giardino dei Galli.

3.2 | Osservazioni e prospettive di lavoro

In un'epoca di crisi dello spazio pubblico, sempre più privatizzato e sempre meno luogo di comunanza, alcune sue peculiarità possono ritrovarsi nell'attuazione di queste pratiche. Esse, nella lotta per la rigenerazione pubblica degli spazi, dovrebbero essere concepite in un'ottica di *governance* da parte delle amministrazioni, ovvero come uno strumento essenziale di governo locale del territorio, fortemente caratterizzato dal concetto di partecipazione nella costruzione e nella cura dei luoghi.

L'ottica in cui si muove progetto è a favore di tutto questo.

Terminata la prima fase di raccolta dati, esso si propone di creare uno spazio virtuale dinamico che raccolga le informazioni ricavate dall'analisi dei casi studio considerati, e che si evolva attraverso il contributo degli attori direttamente coinvolti.

La prospettiva di lavoro generale è quella di creare uno strumento che non si sostituisca alla figura del facilitatore, inteso come soggetto di supporto nella comunicazione fra le parti (processi locali ed amministrazioni), ma che, anzi, sia un supporto al suo lavoro di mediazione ed aiuti alla comprensione delle dinamiche attraverso le quali questi micro-processi si formano e si relazionano con il territorio, al fine di favorirne la nascita di nuovi.

Tuttavia, il progetto si muove nella piena consapevolezza che lo sviluppo di queste realtà di azione locale, non può prescindere da una rigenerazione della strumentazione amministrativa, oggi inadatta a interagire con le nuove dinamiche che animano le nostre città.

Bibliografia

Giangrande A., Goni Mazzitelli A. (a cura di, 2001), *Mandrione Metropolitano. Pratiche e strategie di riappropriazione della città. Il caso di Casilina Vecchia e via del Mandrione a Roma*, ARACNE, Roma.

Lavoro di comunità come costruzione di relazioni ed impegno sociale (20??) - Martini Associati, crescita personale e sviluppo della comunità. [online] Disponibile a : <http://www.martiniassociati.it/pubblicazioni>

Pasquali M. (2006), *Loisaida NYC Community Gardens*, A+MBookstore, Milano.

Studio sul verde pubblico nel Comune di Roma (2004) - Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma. [online] Disponibile a : www.agenzia.roma.it/documenti/monitoraggi/415.pdf

Tosi S. (2002), "L'azione locale. Tra lavoro di comunità e rigenerazione urbana", in *Paesaggi. Rivista italiana di scienze transculturali*, n.4, pp 11-38.

Sitografia

Breve storia dei giardini condivisi, da Parigi a New York.

http://www.labsus.org/index.php?option=com_content&task=view&id=3821&Itemid=41

Documentazione su spazi pubblici, orti e giardini condivisi.

<http://www.reterurale.it/flex/cm/FixedPages/Common/Search.v2.php/L/IT?frmSearchText=luca+d%27eusebio&x=-1189&y=0>

Filoverde: gestione partecipata del verde urbano

<http://www.co-housing.it/filoverde-gestione-partecipata-del-verde-urbano/>

Il blog del Giardino di Castruccio

<http://ilgiardinodicastruccio.blogspot.it/>

Il Community Gardening

http://www.labsus.org/index.php?option=com_content&task=view&id=2254&Itemid=41

Informazioni relative alle linee guida per la gestione degli orti e giardini condivisi

<http://www.cittadinanzasolidale.it/?p=1156>

Mappatura dei giardini condivisi, orti urbani a Roma a cura di Zappata romana

<http://www.zappataromana.net/>



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

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

Spazio pubblico e rigenerazione urbana resiliente: il caso di Lyon. Confronto tra casi studio per la definizione di un approccio interdisciplinare

Giulia Chiummiento

Università di Roma Sapienza
Dipartimento DATA

Email: giulia.chiummiento@uniroma1.it,

Tel: 3492918436

Federico Orsini

Università di Ferrara
DA – Dipartimento di architettura

Email: rsnfrc@unife.it

Tel: 3479271507

Abstract

Il progetto dello spazio pubblico, inteso come spazio aperto all'interno del tessuto urbano, è oggi uno dei principali motori di rigenerazione urbana. Tali processi sono regolati dalla natura dei soggetti implicati nella trasformazione. La consapevolezza della necessità di un approccio interdisciplinare è alla base della tesi argomentata nel presente paper: solo il coinvolgimento di molteplici saperi e differenti discipline all'interno delle dinamiche che costruiscono il progetto dello spazio pubblico, permette di dare rispondenza ad un nuovo apparato esigenziale capace di soddisfare problematiche afferenti alla sfera sociale, economica e ambientale.

Nel presente contributo verrà indagato, attraverso il confronto tra differenti processi di progettazione dello spazio pubblico all'interno dell'esperienza di Lyon, l'effettiva integrabilità di saperi disciplinari non prettamente afferenti alla sfera urbanistico-architettonica, ritenuti necessari alla predisposizione di nuovi strumenti programmatici, soluzioni progettuali e linee strategiche di trasformazione per una città resiliente.

Parole chiave

Spazio Pubblico, Rigenerazione urbana, Approccio interdisciplinare

1 | Lione, quadro geopolitico

Capoluogo della regione *Rhone-Alpes* e seconda città della Francia per area metropolitana, Lione è una polarità di importanza nazionale. Insediamento produttivo già a partire dal XVI secolo, negli anni '60, Lione subisce una forte espansione insediativa legata allo sviluppo industriale. La consapevolezza della complessità delle trasformazioni urbane in atto ha portato all'istituzione nel 1969 del *Grand Lyon-COURLY*¹. Oggi, la comunità Urbana di Lione si estende per 500 Km², comprende 58 comuni e una popolazione di 1 200 000 abitanti, con un bacino economico e culturale di influenza che investe l'intera *région urbaine de Lyon* (Marchigiani, 2005). Le modalità dei recenti processi di trasformazione urbana, come risposta alle problematiche legate agli squilibri sociali e ambientali derivanti dai piani di espansioni del dopoguerra, sono alla base dell'interesse del presente articolo.

¹ Il *Grand Lyon-COURLY (Communauté urbaine de Lyon)* è un organismo di coordinamento intercomunale che si estende oggi all'intera agglomerazione di Lione.

2 | Una differente visione urbana: il Grand Lyon, problematiche e nuovi attori della trasformazione urbana.

2.1 | Le problematiche

Come altre metropoli europee, Lione inizia il proprio percorso di rinnovamento sul finire degli anni '80. In questi anni si assiste alla dismissione di aree industriali interne al tessuto urbano e ad un malcontento della comunità per l'impossibilità di riconoscere l'ambiente urbano come proprio habitat. L'alto rischio di degrado ambientale, fisico e sociale e le pressioni della comunità locale circa la revisione delle pratiche di trasformazione urbana sono alla base di un ripensamento delle politiche di sviluppo. Il *Grand Lyon* intraprende una riflessione sugli spazi del centro storico e sulle aree semiperiferiche e periferiche. Dal dibattito emerge il bisogno di ristabilire le priorità per un approccio democratico ed innovativo alla riqualificazione. La critica al funzionalismo viene riaffermata con forza, per ristabilire saldamente le basi filosofiche del fare urbanistica. L'approccio tradizionale proponeva soluzioni standard per accordarsi con la struttura economica e produttiva del tempo, l'ambiente costruito era il risultato di modelli teorici che faticavano a contenere una risposta adeguata alle esigenze dell'uomo e del sistema biotico all'interno del tessuto urbano. La dimensione del paesaggio come sistema vivente e la dimensione sociale dell'uomo erano state dimenticate per rispondere all'uso dell'automobile e della città come sistema artificiale. Il raggiungimento delle condizioni di confort per il benessere psicofisico dell'uomo era divenuto una questione confinata ai soli ambienti indoor da demandare alla tecnica e non ad un'azione progettuale consapevole (fig. 1).



Figura 1. Il quadro esigenziale di riferimento per la trasformazione della città segue una logica transcalare. Le problematiche prese in esame considerano gli squilibri ambientali come quelle più vicine all'uomo e alla percezione dell'ambiente urbano.

2.2 | Nuovi strumenti e nuovi enti

È a partire da questo quadro generale che agli inizi degli anni '90 personalità politiche lungimiranti si fanno promotori di ricerca e sperimentazione sui temi del rinnovamento urbano. Il nuovo sindaco Michel Noir auspica *“una vera rivoluzione delle mentalità. Nessuno ha mai pensato l'urbano [...] senza interdisciplinarietà, senza un pensiero globale, le disfunzioni e le segregazioni sono inevitabili”* (Michel Noir, 1992).

La nuova politica urbana risulta un compromesso tra forze sociali, economiche e ambientali. Questi ingredienti vengono rimescolati seguendo logiche di sperimentazione, ridefinendo nuovi strumenti strategici². Al fine di rispondere ad un crescente bisogno di conoscere città e abitanti, si assiste così ad una riorganizzazione amministrativa.

Lo spazio pubblico diviene tematica trasversale per la soluzione di differenti problematiche urbane. La necessità di dare risposte che afferiscono a campi disciplinari differenti, porta all'istituzione di organi e strumenti di governo innovativi³. Il rinnovamento dell'assetto amministrativo si pone come obiettivo la definizione di una metodologia di intervento che abbia alla base una lettura dei caratteri fisici, ambientali e sociali del luogo,

² Nascono per esempio un comitato di pilotaggio dello spazio urbano e servizi intersettoriali per la determinazione di buone pratiche di intervento riguardanti la *Plan Presque'île* con lo scopo di liberare il centro dall'automobile e ripensare la dimensione pedonale; il *Plan Bleu* per salvaguardare le risorse idriche; il *Plan Lumiere* per una lettura notturna della città; il *Plan Vert* per l'ottimizzazione della trama verde; lo *Schéma d'aménagement des espaces publics* per il recupero degli spazi pubblici, le *Plan de Déplacement Urbain* e la *Charte de l'Ecologie Urbain*.

³ I gruppi interdisciplinari di ricerca hanno lo scopo di informare e coordinare gli interessi di amministrazione, tecnici, imprese e cittadini. La ridefinizione del quadro delle esigenze, attente ora all'impatto ambientale della trasformazione urbana, favorisce l'introduzione di tecnologie e processi innovativi e di nuovi organi, quali ad esempio i comitati di pilotaggio dello spazio urbano e servizi intersettoriali per la determinazione di buone pratiche di intervento riguardanti la strada, l'acqua, l'igiene pubblica, l'illuminazione, la vegetazione. Si definisce inoltre un vocabolario dello spazio pubblico nel 1995. Il servizio Spazi pubblici del GL diventa un attore di controllo e di concertazione. Si assiste alla separazione dei ruoli tra *maitre d'ouvrage* e *maitre d'oeuvre*.

integrando attori economici, amministrativi e destinatari del progetto attraverso l'utilizzo di strumenti trasversali di ricerca, sperimentazione e informazione. Obiettivo ultimo è quello di raggiungere una consapevolezza diffusa che permetta di avere un 'intervento democratico' e una conformità ecologica.

Questa considerazione diventa evidente quando si analizza ad esempio la politica dei trasporti. La progettazione del trasporto pubblico permette di restituire continuità urbana all'insieme degli spazi pubblici e garantisce una gerarchizzazione più efficace delle percorrenze viarie, con positive conseguenze sulla presa di coscienza dell'ambiente, sull'incremento della qualità urbana dello spazio pedonale, sulla rinaturalizzazione urbana legata a progetti di piantumazione e progettazione di parchi e giardini. (Tsinomis, 2007). È però il coinvolgimento di privati e società miste di economia, come la SYTRAL, che consente l'effettiva riqualificazione dello spazio pubblico, con un conseguente incremento della diffusione di mobilità dolce ed della qualità dei percorsi lungo le sponde dei fiumi e nel centro storico.

L'attenzione ai problemi ecologici e ai processi di rinaturalizzazione urbana porta a partire dagli anni '90 alla formazione di un ente preposto alla ricerca e all'innovazione della struttura ecologica della città. La *Unité des Arbres et Paysages (UAP)*, che fa capo alla *Direction de la Voire*, opera con l'obiettivo di riaffermare la convivenza tra il naturale e l'artificiale. Il comitato di interesse locale, le associazioni di quartiere, le associazioni di protezione della natura domandano un cambiamento sul piano progettuale, ribadendo l'importanza della questione ecologica. Così l'ambiente ritorna ad essere una questione politica e l'ecologia urbana un campo di sperimentazione per restituire ad essa la giusta dimensione all'interno del paesaggio urbano.

La UAP ha raggiunto un ruolo di sperimentazione rafforzato dalla collaborazione con scuole e università. Un esempio di tale ricerca applicata è il programma SCIENCIL⁴. A questa processualità si affianca una fase di sensibilizzazione che prevede l'informazione del cittadino al fine di vincere quella reticenza alla trasformazione, tipica di alcune parti sociali o di forze economiche, legata a pratiche tradizionali o ad una visione statica dell'urbano⁵. La ricerca applicata sul suolo urbano richiede infatti tempo per la valutazione di interventi e soluzioni. Lavorare con la natura significa accoglierne i caratteri di crescita e introdurre nel progetto la dimensione temporale del paesaggio per una lenta riappropriazione dello spazio urbanizzato e un lento riequilibrio. Come racconta l'attuale responsabile⁶ dell'UAP "lo scopo della ricerca è proporre soluzioni atte all'integrazione e al superamento di eventuali conflittualità". Unità come la UAP diventano indispensabili per la concertazione e il coordinamento degli interessi, influenzano le politiche urbane, assistono la *maitrise d'ouvrage* e la *maitrise d'oeuvre*, si occupano della comunicazione e della educazione all'ambiente, forniscono nuove visini urbane e sensibilizzano alle tematiche dell'ambiente.

L'azione sugli spazi pubblici diventa anche occasione per far riemergere i caratteri culturali stratificati nel tempo e nei luoghi. Le zone della *Croix Rousse* e della *Colline de Fourvière* sono oggetto di una trasformazione orientata sul recupero della percezione dello spazio urbano: le operazioni condotte in queste aree seguono le regole delle *Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager*⁷.

Altro esempio interessante sono gli atelier organizzati dall'equipe dell'INSA⁸. Questo gruppo di lavoro interdisciplinare rappresenta e ricopre vari campi e varie istituzioni.

In conclusione, la politica di riqualificazione degli spazi pubblici affrontata in questi ultimi anni da GL, si fonda su una critica delle pratiche storiche di pianificazione di "mauvaise qualité". Se da una parte l'attenzione all'ambiente diventa obiettivo centrale delle trasformazioni, dall'altra la nuova politica integra differenti pratiche

⁴ La ricerca sull'arboricoltura urbana viene realizzata con la creazione della associazione Plante et Cité, una piattaforma di scambio e di comunicazione tra enti di ricerca, amministrazione e imprese. Il GL mette a disposizione siti per la sperimentazione e gli stessi cantieri di trasformazione urbana diventano occasione di monitoraggio e osservazione per permettere il continuo aggiornamento delle buone pratiche di intervento.

⁵ Interessante è la messa in discussione di alcune questioni di decoro urbano. Ad esempio il GL ha lanciato una campagna di sensibilizzazione all'"erbaccia", evidenziando pubblicamente i benefici sociali, sanitari e ambientali di una "vegetazione spontanea" e senza pesticidi. Alcune scelte tecnologiche permettono di diminuire il numero di diserbanti ("desherbage raisonnée") per rispondere ad obiettivi primari per la qualità dell'ambiente urbano: la qualità dell'acqua di infiltrazione, la salute pubblica e dell'ambiente.

⁶ F. Ségur, responsabile della UAP. In diverse interviste Ségur espone l'esigenza di risolvere l'integrazione tra suoli arenati e leggeri per la rinaturalizzazione e suoli stabili e con caratteri di portanza che rispondano all'uso dell'automobile. Un esempio che risponde a tale esigenza è il *Mélange Terre-Pierre*.

⁷ Lo ZPPAUP viene definito dalla Loi Paysage. I differenti valori e livelli di trasformabilità vengono stabiliti dalle amministrazioni e da architetti che si occupano di conservazione (*Architectes des bâtiments de France*). Per queste aree è importante la fase di indagine circa le risorse e le criticità presenti e l'elaborazione di una serie di documenti prescrittivi di completamento del PLU. Ancora una volta si può assistere ad azioni legate alla strategia di "vegetalizzazione" della città. L'innovazione sta nel tentare di rimettere in discussione le modalità di progetto del verde urbano, che aveva seguito un approccio più votato all'estetica che al soddisfacimento di esigenze ambientali. Nel 1996 il paesaggista Gilles Clément fu chiamato a redigere un *Plan de Végétalisation* per regolare l'uso della vegetazione nelle differenti aree della città. Vengono così riconosciute "tre entità naturali": una vegetazione boschiva sulle pendici delle colline, una rinaturalizzazione delle rive dei fiumi, una natura più facilmente integrabile per le aree più urbanizzate. "L'obiettivo è di riconsiderare il verde urbano secondo la sua intima essenza di materiale vivente" (Clément, 1998).

⁸ Responsabili di tale ente sono Jean-Yves Toussaint e Monique Zimmermann.

sociali, favorendo la *mixité* di usi, modificando quelle pratiche sociali “sconvenienti” e di uso improprio della città. “Gli spazi pubblici urbani riqualificati (..) si caratterizzano per l’apparizione di forme di “superprogrammazione”: le operazioni assegnano a determinate aree molteplici attività (gioco, discussione, , sosta, ecc.). Queste attività sono materializzate nello spazio attraverso dei dispositivi tecnici e spaziali. Si definiscono così spazi “ipersignificanti” che richiamano la cittadinanza ad utilizzarli propriamente”. (Tniomis, 2007). Una delle tematiche centrali della riqualificazione diviene l’intervento sullo spazio pubblico. A partire dagli anni 90 Lione si dota di équipes di lavoro pluridisciplinari che seguono l’iter procedurale di intervento, dalle fasi di programmazione alle fasi di esecuzione e gestione. Nel progetto dello spazio aperto si assiste al coinvolgimento di artisti, paesaggisti, agronomi, ingegneri idraulici, ecc. al fine di sfruttare le loro competenze nel costruire spazi caratterizzati ma non “bloccati”, che presentano come componente intrinseca la modificabilità in virtù dell’utilizzo di materiali vegetali (Marchigiani, 2005), come nel caso del *Plan Presq’Île*⁹ o del concorso bandito nel 1990 per formulare un vocabolario comune di riferimenti e soluzioni progettuali circa il disegno dello spazio pubblico (Fig. 2).

Gli obiettivi evidenziati nel quadro delle politiche urbane, possono essere riletti attraverso l’analisi di azioni concrete diffuse sul territorio, sia esso il centro storico o la periferia dei grands ensembles, capaci di ridefinire processi di ricostruzione di una città resiliente, intesa come quella “capacità dei sistemi (naturali o umani) di assorbire elementi di disturbo, dando luogo ad un processo di riorganizzazione interna che sia in sintonia con il mutamento della realtà esterna, in modo tale da preservare nel tempo, sia pure modificandole, la propria struttura e funzioni” (Crawford Holling, 1973).



Figura 2. Il piano di recupero degli spazi pubblici nel centro della città segue un vocabolario di soluzioni tecnologiche che riguardano materiali, piantumazioni, complementi di arredo.

3 | Alcuni casi studio

3.2 | Esplanade du Gros Caillou

Il progetto di *Aménagement de l’esplanade du Gros Caillou* (Fig.3), situata all’estremità est del *Boulevard Croix Rousse*, riguarda un sito peculiare per caratteri morfologici ed orografici, inserito in un contesto di forte valenza storica culturale, scarsamente accessibile e sicuro. Nel 1994 viene prevista la riqualificazione urbana e architettonica di quest’area. La lettura del sito viene eseguita da un’équipe pluridisciplinare coordinata dall’*Agence d’Urbanisme* del *Grand Lyon* e animata da una continua concertazione con le associazioni locali.

In fase progettuale la coordinazione è avvenuta da una *Maîtrise d’ouvrage*, composta dal *Grand Lyon (Direction de la Voirie)* e *Ville de Lyon*, e una *Maîtrise d’oeuvre* che coinvolge l’équipe mandataire pluridisciplinare *Gautier+Conquet architectes et paysagistes*, il *Bureau d’études Voirie Réseaux Divers SITETUDES*, il *Bureau d’études espace public et aménagements urbains ICC*, il *concepteur lumière LIGHT CIBLES*. Questo coinvolgimento è alla base di una regolazione delle procedure e tenta di soddisfare un quadro ampio di problematiche ed esigenze, attraverso l’elaborazione partecipata e concordata dei documenti di progetto

⁹ Il piano di riqualificazione delle piazze e delle strade del centro storico è occasione di sperimentazione e di raccolta di idee e buone pratiche progettuali attraverso il lavoro di équipes di progettisti selezionate con concorso pubblico o in via diretta.

(redazione di Cahier des Charges e Dossier de consultation des entreprises, concertazione attraverso Comité de Pilotage, consultazione, assistenza e accessibilità dei risultati, Direzione dei lavori, valutazione degli interventi). L'estremità est del Boulevard si trasforma in una *Esplanade* pedonale di 18 000 mq. Il progetto comprende la realizzazione di un parcheggio sotterraneo di 440 posti e la realizzazione di uno spazio pedonale di interazione e flessibilità di usi e di grande valenza ecologica. Il progetto dello spazio aperto coinvolge la regolazione dei flussi di traffico, la ridefinizione delle fermate di trasporto pubblico, le trasformazioni di uso pedonale e automobilistico dell'area. Il progetto ristabilisce la continuità urbana e l'accessibilità all'area pedonale e apre il panorama ad una nuova percezione dello spazio urbano. Il progetto del sistema naturale diventa elemento centrale del progetto, evitando un verde "ghettizzato" in recinti. Le alberature preservate e riposizionate, sono disposte per privilegiare la visione panoramica. L'uso del verde viene diversificato: gli alberi di allineamento in continuità con il boulevard, la grande superficie verde su suolo rinforzato per garantire la polivalenza di usi, la fascia boschiva in corrispondenza dell'area dedicata alle attività all'aperto per i bambini.

Gli obiettivi rimangono chiari fino alla soluzione di dettaglio. La convivenza tra naturale e artificiale può rileggersi nella scelta di frammentare il meno possibile il verde: sedute e camminamenti sono semplicemente appoggiate sulle superfici verdi. Lo studio dei materiali di pavimentazione è attento alle tematiche ambientali, funzionali, economiche e seguono le linee guida elaborate nel *Référentiel de conception et gestion des espaces publics* (*Direction de l'Eau, Direction de la Propreté, Direction de la Voirie*). La palette di materiali è varia come quella dell'essenza vegetali: rivestimenti bituminosi, sabbia stabilizzata, asfalto permeabile, pietra calcarea, cemento e superfici erbose insieme, griglie per alberature.



Figura 3. Progetto dell'*Esplanade du Gros Caillou*. Planimetria e alcuni materiali utilizzati nella trasformazione

3.2 | Le Berges du Rhône

La riva sinistra del fiume Rodano (Fig. 4) costituisce un vasto sistema lineare che si sviluppa per circa 5 km nel cuore della città. Utilizzato a lungo come parcheggio, il comune di Lione ha deciso di inserire il progetto di riqualificazione di quest'area all'interno dei grandi progetti di trasformazione urbana con lo scopo di ridare una connotazione pubblica a questo luogo. Bandito il concorso, il progetto di riqualificazione viene assegnato nel 2003 allo studio di paesaggio *In Situ*, in collaborazione con lo studio *Jourda*.

La *Maîtrise d'ouvrage* è composta da *Le Grand Lyon* e *Le Service Espace Public* che avviano da subito fasi ravvicinate di concertazione con le parti sociali coinvolte per la scelta e l'evoluzione dei progetti presentati. Il gruppo di progettazione scelto collabora con laboratori di lavoro specifici che affrontano le tematiche dell'illuminazione, della gestione economica, delle piantumazioni (*Coup d'Éclat*, *GEC Rhône Alpes*, *BET VRD*, *Biotec*, *Agibat*, *Sol Paysage*, *BET Structure*).

Il progetto vincitore si caratterizza per la costruzione di uno spazio fluido che alterna spazi pubblici e servizi per i cittadini alla natura, capace di mettere in connessione due estremi della città, il parco de la tête d'or a nord e il parco di Gerland a sud. La sezione trasversale di progetto, legata alla morfologia urbana e allo stato preesistente, varia da una larghezza minima di 5 metri ad una massima di 75. Questa variazione permette la definizione di luoghi estremamente differenti tra di loro¹⁰ che però non entrano in contrasto con la continuità e la fluidità del

¹⁰ L'eterogeneità spaziale del progetto è totale. Si passa da ambienti caratterizzati da un'atmosfera più naturale, come gli alvei lungo il fiume, a quelli decisamente urbani situati nella parte centrale di progetto, quando il fiume attraversa il cuore della città. Alcuni esempi sono il sistema di terrazze gradonate ed alberate all'altezza del ponte de le Guillotère che mettono in relazione la quota della città con la quota del fiume, il parco per skater mentre, il sistema di spazi verdi alberati

percorso principale. A questo elemento lineare si associano interventi puntuali quali il sistema delle terrazze belvedere previste da François Jourda e i piccoli padiglioni collocati al livello della strada, che accolgono ulteriori servizi per i cittadini. I battelli sono stati recuperati e accolgono una molteplicità di servizi che rendono il lungo fiume uno spazio vissuto costantemente a qualsiasi ora del giorno e della notte.

Il progetto di riqualificazione ha come obiettivo principale una rinaturalizzazione diffusa dell'area che per lungo tempo è stata usata solo come parcheggio. L'installazione di isole naturali, visibili ma difficilmente accessibili dalle persone, ha permesso di definire ambienti favorevoli per alcune specie animali e vegetali, che hanno di conseguenza ripreso a frequentare spontaneamente il fiume. Ad una rinaturalizzazione estrema corrisponde poi una naturalizzazione antropizzata là dove il fiume entra nella parte urbana: vasche d'acqua, pavimentazioni in legno, prati ed alberi definiscono un nuovo paesaggio urbano capace di essere oggi una delle principali polarità per i cittadini lionesi.



Figura 4. Progetto Berge du Rhône. Immagine prima dell'intervento, scenari di insieme e materiali utilizzati

3.3 | Le Confluence

Stretta tra i due fiumi Rodano e Saone, la Confluence a Lyon è un'ex area industriale di 150 ettari (Fig. 5). Caratterizzata da una forte infrastrutturazione ferroviaria e fluviale che serviva da supporto per il complesso ed esteso sistema industriale, l'area è oggetto di un processo di riqualificazione che comincia nel 1998 quando viene coinvolto lo studio del paesaggista Michel Desvigne. Rispetto agli approcci tradizionali caratterizzati da grandi investimenti privati e pubblici in un solo momento, Desvigne propone una nuova metodologia di intervento. Anziché produrre un piano di sistemazione rigido, l'equipe definisce una "strategia d'infiltrazione, un processo di occupazione evolutiva, sfruttando la frammentazione del territorio per introdurre giardini e passeggiate" definendo "un sistema di parchi provvisori, che accompagnino tutte le trasformazioni senza attendere il grande progetto" e garantendo "una immediata qualità paesaggistica" (Desvigne 2002). Viene definita così una struttura urbana decisa dal paesaggio, dal sistema del verde e dei percorsi pubblici che diventa il supporto per la successiva trasformazione. Obiettivo di tale metodologia di intervento è la definizione di un "processo temporale di trasformazione" (Desvigne 2009). Il progetto in definitiva si pone come obiettivo primario quello di ridare una qualità ed una identità ad area abbandonata prima che il processo di costruzione abbia inizio, al fine di "convincere i cittadini a tornare a vivere in centro" predisponendo già quegli spazi di relazione, gioco, ecc. necessari per un uso continuo della città. Nasce una estetica della trasformazione nella quale lo spazio pubblico diventa la base necessaria per la stessa trasformazione. Esito di tale approccio è stata una rapida integrazione dell'area dismessa nelle dinamiche urbane, prima ancora che vi si insediassero i principali servizi legati all'edificato.

La SEM, che nel 2008 diviene la SPLA (Société Publique Locale d'Aménagement), è creata per coordinare le diverse fasi di un progetto unitario. I designati a redigere il piano sono il paesaggista Michel Desvigne e l'urbanista François Grether per la prima fase, quest'ultimo viene sostituito dal gruppo Herzog e De Meuron nella definizione della seconda fase di progetto. Promotori locali, proprietari degli ambiti di trasformazione, partecipano al programma CONCERTO dell'unione europea, attraverso il quale riescono ad avere finanziamenti europei. Oltre al Grand Lyon e alla SPLA sono coinvolte associazioni e Agenzie, esperti di energie rinnovabili e programmi europei, laboratori di ricerca sull'efficienza energetica (HESPUL, ALE, Enertech, Cethyl).

Nello specifico, il progetto si compone per fasi. La prima fase, regolata dal *Plan Bleu*, prevede il recupero dalla passeggiata lungo la Saona. L'obiettivo principale consiste nella creazione di giardini temporanei capaci di ridefinire l'identità del luogo e quindi capaci di richiamare la popolazione. I giardini vengono allestiti attraverso

e spazi di sosta ombreggiati e riparati dal rumore delle macchine alla quota superiore, la piantumazione di filari di alberi d'ideale per il mercato ambulante ed giornaliero, la lunga passeggiata sospesa in legno che porta verso la parte più naturale.

l'installazione di "piastre-giardino", vasche di terra appoggiate sul suolo esistente nelle quali vengono piantumati arbusti e fiori, definendo così un nuovo paesaggio naturale ed una insolita atmosfera urbana. La seconda fase prevede la realizzazione del parco: a partire dall'asse strutturale creato lungo la Saonne si estendono perpendicolarmente fasce verdi e di acqua che strutturano l'intero insediamento urbano. Il sistema del verde viene così caricato di un altro significato: non solo attrattore iniziale ma anche sistema capace di strutturare la trasformazione urbana seguendo e rafforzando tracce già presenti nel paesaggio della Confluence. La terza fase del processo di trasformazione si basa sulla struttura urbana risultate al processo di costruzione dello spazio pubblico.

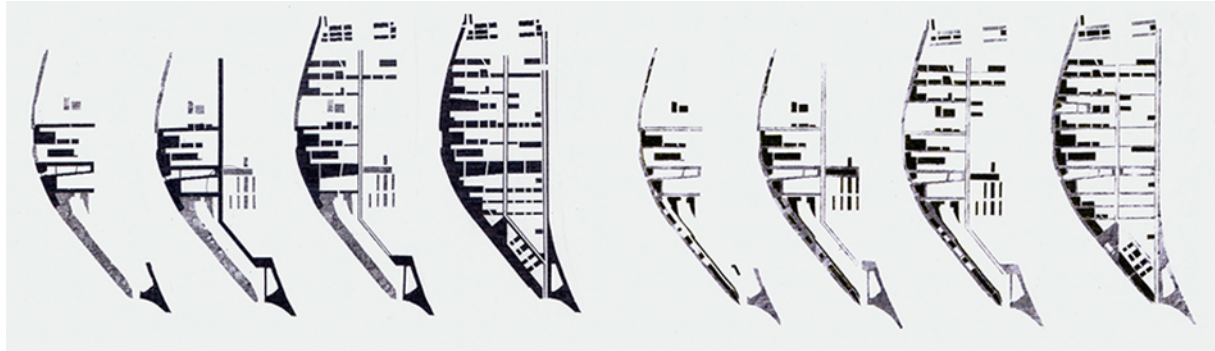


Figura 5. Progetto Lyon Confluence. Scenari di trasformazione.

Bibliografia

- Alexander C. (1977), *A pattern language. Towns, buildings, constructions*, Oxford University Press, New York
- Bertelli G. (2005), *Luogo e progetto: abitare lo spazio pubblico : esperienze didattiche sull'area della Confluence a Lione*, Libreria Clup, Milano
- Caniglia Rispoli C. (1970), *Spazio pubblico per la città*, Giannini, Napoli
- Clément G. (2005), *Manifesto del Terzo paesaggio*, [Quodlibet](#)
- Desvigne M. (2009), *Intermediate Natures. The landscape of Michel Desvigne*, Birkhauser, Berlin
- Espuelas F. (1999), *Il Vuoto. Riflessioni sullo spazio in architettura*, Marinotti Edizioni
- Gisotti G. (2007), *Ambiente urbano, introduzione all'ecologia urbana*, Flaccovio, Palermo
- Marchigiani E. (2005), *Paesaggi urbani e post-urbani : Lyon e IBA Emscher Park*, Meltemi, Roma
- Tsiomis Y., Ziegler V. et al (2007), *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasburgo*. Editions de la Villette
- Curatele
- Farinella R., Ronconi M. (a cura di, 2011), *Politiche dell'abitare e progetto urbano. Esperienze europee*, Editrice Compositori, Bologna
- Mostafavi M., Doherty G. (a cura di, 2010), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publishers
- Saggio su volume
- Desvigne M. (2002), "Recherches pour une esthétique de la transformation" in A. Masbouni (a cura di) *Penser la ville par le paysage*, Parigi, Editions de la Villette
- Articolo su rivista
- Betin C. (2001), "La construction de l'espace public. Le cas de Lyon.", In *Géocarrefour*, Vol. 76 n°1, pp. 47-54
- Ghilotti M. (2005), "Un futuro prossimo: il margine verde della Confluence", in *Territorio*, n. 34, Franco Angeli Edizioni, Milano
- Holling C.S. (1973) "Resilience and stability of ecological systems". in *Annual Review of Ecology and Systematics*. Vol 4 :1-23

Sitografia

- RUROS, Key action 4 "City of Tomorrow and Cultural Heritage", Quinto programma quadro, 2002
http://alpha.cres.gr/ruros/dg_it.pdf
- Urban spaces , Manuale per lo spazio urbano, Joint Strategy, Settimo programma quadro, 2011
<http://www.urbanspaces.eu/files/Joint-Strategy-in-Italian.pdf>
- Studio di progettazione della riqualificazione dei margini fluviali, sezione progetti, primo documento.
<http://www.in-situ.fr/agence/agence.html>
- Studio di progettazione della trasformazione del Gros Caillou, sezione progetti spazio pubblico.
<http://www.gautierconquet.fr/>
- Sito del Grand Lyon, sezione grandi progetti urbani

<http://www.grandlyon.com/>

Informazioni sugli enti e sulle nuove tecnologie applicate allo spazio pubblico.

<http://www.millenaire3.com/>, <http://www.plante-et-cite.fr/>



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

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

Laboratori di rigenerazione urbana a Matera Dalla *Forma Urbis* al costruire una comunità in movimento

Carmela Coviello

International PhD in Architecture and Urban Phenomenology, Unibas
DICEM – Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo
Email: coviit@gmail.com
Tel: +39 340.7258140

Ina Macaione

Scuola di Architettura di Matera, Unibas
DICEM – Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo
Email: ina.macaione@unibas.it

Abstract

I paesi e le città cambiano continuamente nel tempo e questo processo di cambiamento è inevitabile e benefico. La città di Matera, laboratorio sperimentale dai primordi della civiltà e sede di eventi rivoluzionari della forma dell'abitare, vede declinare il suo ecosistema alla fine del Settecento. La maggiore densità urbana, la crisi della pastorizia uniti al contesto meridionale periferico portano a un peggioramento della qualità di vita fino al tracollo. Negli anni '50 del '900, alcuni tra i più grandi architetti e urbanisti del tempo (Aymonino, Quaroni, Piccinato...) furono chiamati a progettare i nuovi quartieri del Risanamento Sassi.

Questa edilizia popolare di pregio reclama oggi un'urbanistica intesa come "laboratorio di rigenerazione urbana" nel quale le idee siano in grado di richiamare le forze culturali ed economiche di natura professionale e imprenditoriale, precisando le aree, i temi e le azioni esemplari che le mettano in moto fondando progetti pilota dimostrativi di una partecipazione civile al senso di comunità.

I "Laboratori" di rigenerazione urbana, dialogo aperto tra la popolazione, l'Università di Basilicata e il Comune di Matera, vengono fondati definendo i soggetti, i metodi, le ricadute territoriali e o le qualità delle relative proposte, privilegiando la creazione di nuova occupazione, la risposta ai problemi di qualità della vita nella rigenerazione urbana.

Parole chiave

Opportunità, Cambiamento, Progresso, Sperimentazione partecipata

1 | La pianificazione alla luce della rigenerazione

Lewis Mumford scriveva che «nella città, forze remote e influenze si mescolano con il locale e i loro conflitti sono non meno significanti che le loro armonie». ¹

Le città sono in costante mutazione, mai statiche, mai finite e sempre pronte ad adattarsi ai nuovi cambiamenti.

Le cause di questa rapida e continua evoluzione sono da cercare, secondo C.Couch², in due aspetti principali: la radicale ristrutturazione dell'economia di base delle città che è avvenuta quando da centri di produzione si sono trasformate in luoghi di servizi e centri di consumo; l'altro aspetto è il processo di decentralizzazione che ha spinto molte funzioni a essere dislocate fuori dalle aree interne, favorendo il proliferare di conurbazioni periferiche.

Il risultato di questi processi vede un abbandono a larga scala e un decadimento degli edifici così come dell'ambiente circostante, un aumento della disoccupazione e un degrado del tessuto sociale.

¹ Urban Regeneration: A Handbook, 2000 Edited by P.Roberts and H. Skyes

² Urban Regeneration in Europe, 2003 Edited by Chris Couch, Charles Fraser, Sue Percy

Il tentativo di risposta da parte delle politiche europee e non solo a partire dagli anni '90 del secolo scorso hanno preso il nome di rigenerazione urbana con l'obiettivo di trasformare le aree degradate e le terre di nessuno creando nuovo impiego dove il lavoro è andato perduto, migliorando le condizioni ambientali e approfondendo i problemi relativi all'ambito sociale.

Potenziatamente nei contesti urbani i sistemi politici, economici e sociali possono generare questo costante cambiamento e una nuova domanda di economia del progresso permettendo una carica di forze sostanziali che creano le potenzialità per migliorare la condizione delle aree urbane.

Questo processo di cambiamento fisico essenziale deve essere preceduto da una dettagliata analisi della condizione urbana sulla quale si interviene, mirando ad un progresso simultaneo dello spazio fisico, delle strutture sociali, della base economica insieme alle condizioni ambientali attraverso strategie integrate che mirino alla risoluzione dei problemi assicurandosi il consenso, la partecipazione e una cooperazione completa delle parti legittimamente interessate (stakeholders) alla rigenerazione, partecipazione da costruire attraverso partnership o altri modelli di lavoro.

Le teorie di rigenerazione urbana riguardano principalmente le dinamiche istituzionali e organizzative relative al cambiamento urbano; queste dimensioni della teoria rigenerativa mostrano importanti caratteristiche che aiutano a definire il ruolo e le modalità di un intervento rigenerativo..

Dato che, in linea di principio quest'attività ha come prerogative quella di essere più pratica che teorica, essa deve essere vista come un'attività interventista che scuote i settori pubblici, privati e le comunità in grado di mutare le sue strutture istituzionali nel tempo e adattandosi ai cambiamenti economici, sociali e dell'ambiente così come alle circostanze politiche della città, un mezzo per mobilitare gli sforzi collettivi fornendo una base per la negoziazione di soluzioni adeguate. La teoria della rigenerazione urbana inoltre considera il sistema urbano come un unicum e l'integrazione quale caratteristica centrale che aiuti a distinguere i primi tentativi di rigenerazione dalla direzione dei cambiamenti in aree urbane.

«La pianificazione in ambito urbanistico è la costruzione della città che promuove il benessere delle persone e delle comunità, creando ambienti confortevoli, equi, salubri, efficienti e attraenti per le generazioni presenti e future.»³

Quando la pianificazione si allontana dal suo assetto legato principalmente all'uso del suolo che considera la città come un mero manufatto ingegneristico, essa può diventare uno strumento in grado di oscillare tra l'aspetto fisico delle città, la destinazione d'uso e la conoscenza delle varie dinamiche economiche, sociali e relative all'ambiente. (Landry,2009)

La differenza tra i due approcci è nelle persone coinvolte a gestire il processo di pianificazione; da una parte, a dirigere ci sarebbe un professionista competente in materia di ambiente costruito mentre dall'altra, probabilmente la persona a capo di un'operazione diversa dalla pianificazione tradizionale dovrà essere parte di un più ampio gruppo interdisciplinare di professionisti che interverranno nel processo di narrazione della città, cercando di capire come questo processo possa essere messo in atto.

Anche gli strumenti propri della pianificazione, le mappe, alla luce di un nuovo modello di piano dovranno essere ripensate: mappe che rilevino, oltre che le informazioni tradizionali, anche i fenomeni emergenti (ad esempio i flussi d'innovazione, i processi partecipativi, l'uso dello spazio).

Landry sostiene che una pianificazione alla luce della rigenerazione vedrà la sua completa attuazione in tempi più lunghi e che abbisogna di soggetti sostenitori che credano in questo processo per un arco temporale di almeno un ventennio; egli inoltre sostiene che essa non debba essere lasciata ai cicli della politica di una città. In alcuni contesti europei operazioni di rigenerazione urbana sono stati guidati da coloro che vengono definiti dei "missionari urbani" (Eric Reynolds e Bill Dunster a Londra rispettivamente con il Camden Lock Market e Bed-Zed Factory) introducendo un modello rigenerativo di successo con l'obiettivo di giungere ad un sistema che rafforzi i cittadini affinché siano incoraggiati a generare una realtà di buon livello.

2 | Il passato e il futuro di una città vivente

Il concetto di Matera quale laboratorio sperimentale è insito nella storia della città fin dai primordi della civiltà: una realtà urbana che esiste da sempre (i primi ritrovamenti risalgono a 400.000 anni fa) con una comunità che si insedia nell'attuale area dei Sassi, le grotte naturali che hanno nel tempo acquisito forme ed ampliamenti ad opera dell'uomo venendo a costituire un groviglio di percorsi, superfici e spazi estremamente complessi che costituiscono un vasto tessuto urbano fatto di circa tremila abitazioni di cui solo il dieci per cento interamente costruito.

L'ecosistema dei Sassi comincia a cedere alla fine del Settecento: la maggiore densità urbana, la crisi della pastorizia uniti al contesto meridionale periferico portano a un continuo peggioramento della qualità di vita; la città comincia ad estendersi in alto, sul Piano a ridosso dei Sassi. L'aumento della popolazione unito all'impossibilità di utilizzo delle condotte la rete idrica e fognaria e la mortalità infantile portano la situazione a degenerare.

³ www.planning.org/careers

Dopo la visita ai Sassi di Palmiro Togliatti nel 1948, Alcide de Gasperi nel 1954 firma la prima Legge Speciale per lo Sffollamento dei Sassi: I due terzi di tutti gli abitanti della città dovevano forzatamente abbandonare le loro case per trasferirsi nei nuovi rioni costruiti dallo Stato. Alcuni tra i più grandi architetti e urbanisti del tempo furono chiamati a progettare i nuovi quartieri che avrebbero ospitato circa quindicimila persone sulla base del Piano Regolatore realizzato da Luigi Piccinato nel 1956. Furono realizzati i quartieri di Spine Bianche, Serra Venerdì, La Nera, Agna Cappuccini, e i tre borghi rurali de La Martella, Venusio e Picciano perché le famiglie dei braccianti vivessero non lontani dai terreni coltivati. I nuovi quartieri furono progettati prevedendo ampi spazi verdi sia al loro interno che esternamente per separarli dalle strade principali e fu data molta importanza agli spazi aggregativi e alle piazze.

Il tempo che è intercorso dalla progettazione alla realizzazione è stato di circa quindici anni, dopo i quali gli abitanti sono stati trasferiti nei nuovi quartieri,

In cambio della nuova casa che si otteneva pagando un canone d'affitto minimo, la casa nei Sassi veniva espropriata e resa demaniale.

Concluso lo sfollamento intorno agli anni Sessanta, i Sassi vennero abbandonati e fu vietato abitarli, diventando così un grande centro storico abbandonato, generando un'evidente separazione sociale e fisica con il resto della città.

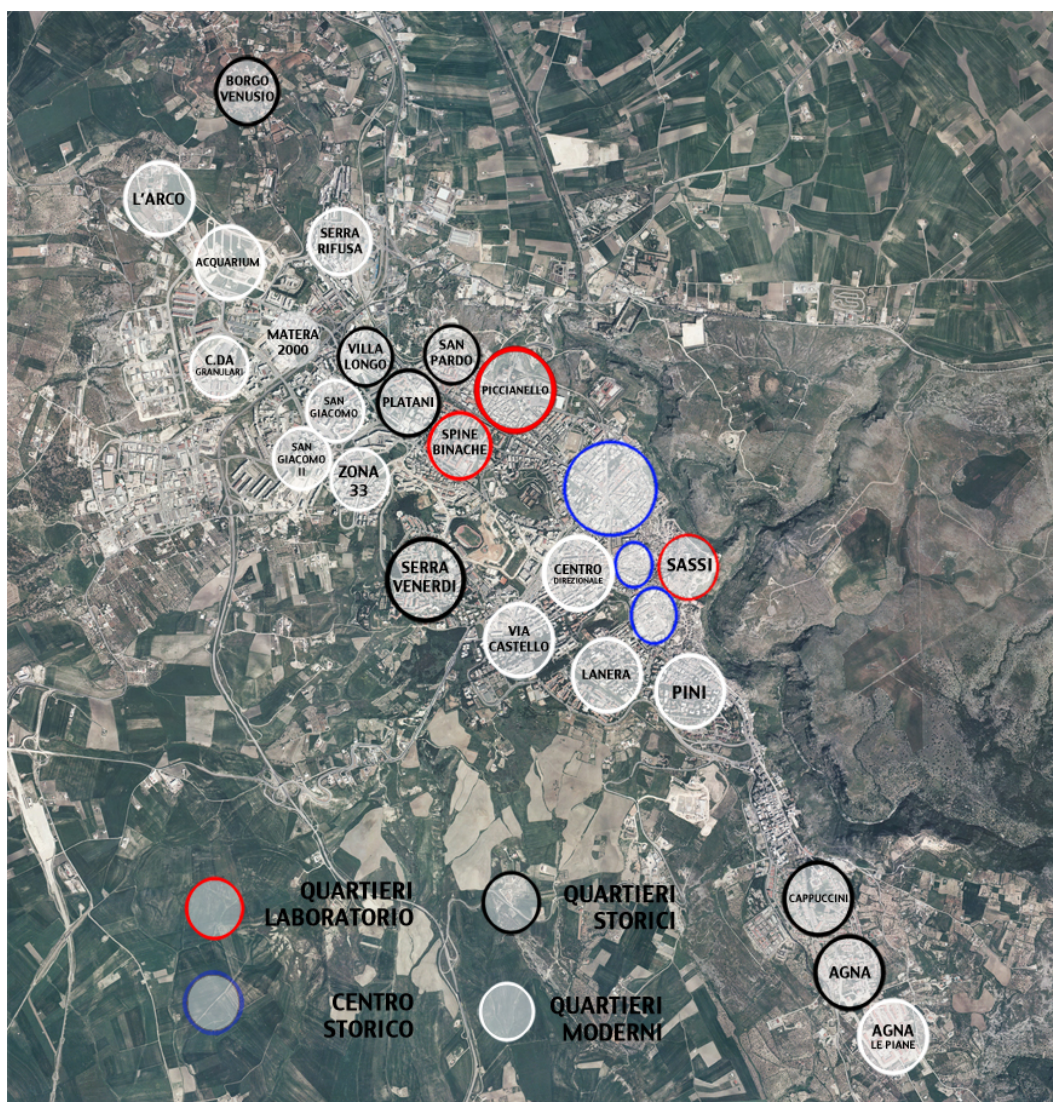


Figura 1. Aerofotogrammetrico della città di Matera con analisi descrittiva dei quartieri storici moderni del centro storico e, in rosso, dei quartieri laboratorio di rigenerazione urbana

Nei decenni, a cominciare dal Concorso Internazionale di Idee per il Restauro Urbanistico ambientale dei Rioni Sassi svoltosi tra il 1974 e il 1977, proseguendo con la Legge 271 del 1986 con la quale la gran parte degli immobili sono stati ristrutturati, una considerevole parte del Patrimonio è stato restaurato. Dal 1993 i Sassi sono diventati Patrimonio Unesco considerato paesaggio culturale ed esempio di insediamento antropico in equilibrio con l'ambiente circostante.

Eppure il sociologo londinese Charles Landry, in visita alla città di Matera lo scorso Aprile ha esordito il suo intervento affermando che “Matera non è solo Sassi”.

La città e la sua evoluzione sono peculiari nella loro interezza e nessuno spazio di essa deve essere sottostimato: i Sassi, il centro storico Settecentesco, i quartieri del Risanamento Sassi così come alcuni quartieri coevi di questi ultimi con interessati interventi edilizi Ina-Casa e Unnra-Casas (Rione Villalongo e Rione Piccianello, Rione San Pardo); non ultimi, gli interventi di nuova edificazione sorti ai bordi Nord e Sud della città sull finire degli anni Settanta, attualmente un patrimonio architettonico problematico e qualitativamente discutibile (Rione San Giacomo, Rione Pini, Aquarium, L’Arco e Rione Serra Rifusa, Parco Giada, Matera 2000, etc.)(Fig.1).

Ognuna di queste parti della città ha in sé potenzialità e limiti attualmente in attesa di essere quantificati ed analizzati in maniera olistica e non solo attraverso gli strumenti della pianificazione tradizionale ma tendendo a intervenire in contesti specifici con strumenti innovativi che alla base possiedono un forte concetto di insieme urbano.

3 | Matera: città laboratorio partecipato

Questo organismo complesso che è la città di Matera è reso ancora più complesso dall’attuale crisi, soprattutto in merito alle difficoltà delle “comunità insediate” nel condividere i medesimi obiettivi. Appare evidente che la stessa città non riesca più a riflettere sul vantaggio di essere una città. Fino ad un certo punto, è stato chiaro che la società materana ha avuto i suoi obiettivi: diversi gruppi componenti la città riuscivano a stare insieme grazie ad un sistema di regole condivise pur faticosamente raggiunte. Ma oggi, cosa significa città? Questo non è chiaro già nella forma urbana fatta di tanti “coriandoli” sparsi. Oggi qual è la città, quali sono le relazioni che tengono tutti insieme in un posto e che permettono di usare ancora la parola “città” per definire lo spazio? Sembra sia diventato indispensabile attivare una “comunità riflessiva e partecipativa”, ripensando totalmente a questo termine, alle regole, alle cose da fare attivando un programma che permetta nuovi indirizzi nelle azioni.

Matera è una città in particolare transizione, che esce da una situazione di marginalità, di periferia e forse di sostanziale crisi economica. Una città che però si sta lanciando con impegno sul piano dell’offerta culturale, del turismo e dell’immagine internazionale. Essere stata riconosciuta dall’Unesco quale “Patrimonio dell’umanità” indubbiamente rappresenta un fattore decisivo per il futuro che va sfruttato strategicamente pur permanendo alcuni elementi di debolezza.

Per rispondere alle sfide del presente, l’amministrazione comunale⁴ ha avviato alcuni “laboratori di rigenerazione urbana”, sparsi in tutto l’ambito urbano. È un’iniziativa che nasce da una peculiarità di Matera, avendo questa città oltre che i Sassi, anche i quartieri del “risanamento”, fatti a valle dello sfollamento dei Sassi, che di fatto hanno riqualificato la periferia che fa da anello al centro storico. Di non altrettanta qualità è la produzione successiva, o meglio quegli esempi della grande architettura italiana del dopoguerra hanno fatto scuola fino agli anni ‘70 e hanno influito decisamente sulla produzione edilizia e lo sviluppo urbano fino ad allora; con gli anni ‘80 questa tradizione è andata perduta: si è distrutto tutto e oggi si registrano le difficoltà della periferia più estrema, il tradizionale bordo italiano malfatto costruito secondo la solita sequenza “prima le case e poi le infrastrutture”.

È emersa progressivamente tutta una serie di problemi che la città sta attualmente vivendo, soprattutto da un punto di vista economico, perché di fatto Matera non ha altra risorsa che se stessa, la sua fisicità. Ed è proprio su questa fisicità che l’attuale amministrazione sta puntando molto. Il principio che si sostiene è: la “città” è il capitale di partenza, non ce ne sono altri perché tutte le attività produttive hanno chiuso, in particolare il Polo del Mobile Imbottito, che aveva creato una speranza e dei contatti col mondo del design milanese – ancora oggi si sogna la possibilità di istituire una scuola di design del mobile – ma la crisi ha definitivamente spento questa prospettiva: di fatto non ci sono capitali effettivi, bisogna ripartire dall’unico patrimonio certo che la città possiede; Matera è una città che attrae e occorre essere capaci di catturare anche i giusti investimenti. L’Assessorato all’Urbanistica della città di Matera sta puntando su questo ovviamente scontrandosi con il sistema nazionale, perché l’attrattività imprenditoriale può esistere solo in uno stato di sicurezza, di garanzie, certezze. La proposta di lavoro decisiva proposta al sindaco è stata quella di avere un confronto istituzionale diretto anche a livello governativo nazionale, per la creazione di una sorta di “zona franca” in cui sperimentare nuove forme di contrattazione, di sistemi di norme. L’obiettivo è quello di dimostrare che il Mezzogiorno, una volta creato un sistema di regole chiare, può farcela, partendo da quell’unico capitale, forse, che è la forma della città, la struttura fisica, con tutto quello che significa, il suo modo di essere abitata, percepita, di “essere sempre paesaggio”, in ogni caso. Su linee guida che hanno come punto di partenza il riuso e il riciclo (Fig.2), in una chiave di sostenibilità (idea che comincia a farsi strada) si crede sia possibile giocare questa partita.

⁴ Attualmente Ina Macaione è assessore del Comune di Matera alle Politiche di Governo del Territorio ed edilizie, Tutela e ripristino del paesaggio, qualità urbana ed architettura, politiche abitative. Tutela del patrimonio UNESCO (Sassi e Murgia materana) e centro storico.



Figura 2. Azioni-Obiettivo del Piano Strategico per la città di Matera con in evidenza il leitmotiv del programma: re-cycling, re-duce-re-uce e i sette punti sui quali l'Assessorato alle Politiche di Governo del Territori ed edilizie, Tutela e ripristino del paesaggio, qualità urbana ed architettura insieme alla Tutela del Patrimonio UNESCO e centro storico ha costruito il suo programma di lavoro.

La nostra idea è che sia necessario intervenire passo dopo passo in una sorta di cammino di cui non è indispensabile conoscere tutto se non la direzione, l'importante è procedere. In questa prospettiva, i passi devono essere delle microazioni connesse tra loro a costituire una rete rigenerativa urbana.

Ecco che nasce l'idea dei laboratori di rigenerazione urbana nei quali è necessario investire per innescare la vita e la creatività. I "laboratori di rigenerazione urbana" devono essere i luoghi in cui sia possibile sperimentare nuove forme di convivenza che diano forme nuove alla città, che ridiano il senso delle scelte.

Fino a questo momento ne sono stati attivati tre in situazioni diverse, socialmente consolidate. Il primo è il "Forum Sassi"(Fig.3), cioè un luogo dove gli abitanti e gli operatori dei Sassi si incontrano, per riuscire a costruire una visione condivisa sul futuro di questa parte della città.



Figura 3. Logo rappresentativo del Forum Sassi presente anche on-line con una pagina facebook e un blog aperto sul sito del Comune di Matera

In questo laboratorio molte cose sono già state discusse, seppure oggi è importante capire quale è il futuro, quali prospettive si rendano oggi necessarie. Un altro laboratorio è quello istituito presso il quartiere storico di Spine Bianche (Fig.4), un quartiere dove la comunità non riconosce il valore architettonico ed urbanistico dell'area. Sussiste sicuramente una forte identità di quartiere ma allo stesso tempo non vi è nessun apprezzamento e riconoscimento dello spazio in cui questa comunità vive. Si è reso quindi necessario un lavoro di sensibilizzazione per costruire una consapevolezza dei luoghi in cui vivono; probabilmente non diventeranno un analogo degli abitanti di Berlin Britz, ma si convinceranno almeno a non compiere interventi profondamente alteranti l'architettura e l'assetto urbano di questi spazi di pregio.



Figura 4. Mostra tematica sulle architetture e i dettagli del quartiere realizzata con la collaborazione degli studenti della Scuola di Architettura di Matera allestita negli spazi della sala parrocchiale di Spine Bianche.

Un terzo laboratorio è invece quello avviato nel quartiere Piccianello (Fig.5), un quartiere auto-costruito, coevo ai quartieri storici del risanamento. Uno spazio non pianificato (lo si vede dal modo in cui sono state realizzate le strade e costruite le case). È molto popoloso seppure la popolazione stia invecchiando e non ci sia un forte ricambio generazionale. È un quartiere molto importante per la città perché è sede dello spazio nel quale, di anno in anno si costruisce il Carro per la processione della festa per la Madonna della Bruna, evento cruciale per la città.

È stato scelto perché al di là delle sue caratteristiche urbanistiche, possiede una fortissima identità: i “veri materani” vivono lì.

L’obiettivo del laboratorio nel quartiere di Piccianello dovrebbe essere quello di cambiare la mentalità di quanti intervengono e agiscono all’interno del quartiere.



Figura 5. Conferenza di apertura del Laboratorio di Rigenerazione Urbana nella sala parrocchiale del quartiere di Piccianello e sessione di lavoro con gli abitanti del quartiere e gli studenti della scuola di Architettura di Matera.

Dunque si tratta laboratori molto diversi fra loro perché si confrontano con realtà specifiche e con i diversi attori che interagiscono con essi; ad ogni laboratorio corrispondono strategie e finalità diverse per la costruzione di un futuro: in comune, infatti, hanno la lotta ad un deficit di fiducia che è facile rilevare nelle varie realtà urbane. Complessivamente è la lotta ad un rifiuto netto del convincimento che non ci sia alcuna speranza, che non sia possibile un cambiamento, che non sia possibile una vita “normale” in questi luoghi.

Ogni laboratorio elabora la propria strategia, ognuna oggetto di proposte progettuali di vario genere che tentano di mescolare gli interventi sul tessuto sociale con quelli sul tessuto fisico. In questi laboratori sono coinvolti antropologi, fotografi, artisti, e il vero obiettivo nella prima fase è di fare uscire le persone dalle case, farle incontrare, farle discutere e quindi partecipare alla progettazione del loro futuro, per giungere alla costruzione di una visione condivisa di futuro comune.

4 | Conclusioni

I laboratori di rigenerazione urbana nei quartieri della città di Matera che hanno visto il loro esordio durante il mandato dell'attuale Amministrazione comunale in collaborazione con il corso di Architettura dell'Università di degli Studi di Basilicata, hanno certamente illustri precedenti in altri contesti europei. Tuttavia la realtà complessa di questa città e le sue numerose contraddizioni nel corso dei secoli rendono questa sfida estremamente interessante e complessa al contempo.

Gli scopi vogliono essere concreti e partecipati e i tre laboratori già in atto nella città mirano a diventare terreno di sperimentazione e modello di processo rigenerativo per il resto dell'eterogeneo tessuto urbano con l'obiettivo di cucire le realtà costruite nel tempo che, seppure mantenendo le loro peculiarità, possano sentirsi parte di un più ampio contesto urbano.

Bibliografia

- Couch C., Fraser C., Percy S. (eds. 2003), *Urban Regeneration in Europe*, Lund Humphries, London.
Landry C.(2009), *City Making, l'arte di fare città* Codice, Torino.
Mumford L. (1973), *City Development, Studies in Disintegration and Renewal* Harcourt, New York.
Roberts P., Skyes H. (eds, 2000), *Urban Regeneration: A Handbook*, British Urban Regeneration Association, London.
Toxey A. (2011), *Materan Contradictions: Architecture, Preservation and Politics*, Ashgate Publishing, Farnham.

Sitografia

Webportal che raccoglie testi, articoli e links in merito alla pianificazione per la rigenerazione del paesaggio urbano, il riuso e lo sviluppo così come una rivitalizzazione urbana su modello smart city.

http://www.weburbandesign.com/pages/bluerings_s09.htm

Sito a diffusione turistica che raccoglie contenuti di storici e sociologi materani a integrazione delle informazioni classiche a più larga diffusione

<http://www.sassiweb.it/visite-guidate/visita-sassi-matera/tour-sassi-di-matera/recupero-e-unesco/>

Informazioni aggiuntive

Sebbene il lavoro presentato sia frutto di una riflessione condivisa, sono da attribuirsi a Carmela Coviello i paragrafi 1,2 e le conclusioni e a Ina Macaione il paragrafo 3.



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

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

Il ruolo dell'Housing Sociale nella rigenerazione urbana: Il caso del quartiere Borgo Marino Sud a Pescara

Daria De Petris

Università degli studi dell'Aquila

DICEAA - Dipartimento di Ingegneria Civile Edile-Architettura Ambientale

Email: dariadepetris@libero.it

Tel: 328.6660771

Abstract

Pescara, per il suo carattere di città diffusa, manifesta disponibilità a un continuo rinnovamento di tessuti e innesto di nuove centralità. All'interno del suo corridoio urbanizzato stretto tra la ferrovia e il mare, si individua l'area oggetto di studio che, per via della presenza di aree dismesse ed edifici industriali abbandonati a seguito della delocalizzazione delle attività presenti, è interessata da un forte stato di degrado fisico, ambientale, funzionale e sociale. Proprio qui deve nascere una proposta di riscatto, capace di ribaltare il problema in risorsa per lo sviluppo. La proposta elaborata verte a reintegrare l'area di Borgo Marino Sud nell'ambiente urbano, trasformando gli attuali non-luoghi in spazi di elevata centralità urbana dal punto di vista infrastrutturale, urbanistico-ambientale, sociale e occupazionale. Si intende sfruttare a tal proposito il tema dell'housing sociale e della riqualificazione dello spazio pubblico, come occasione per attivare le potenzialità della porzione urbana oggetto di studio, e per consentire la formazione di nuovi paesaggi comuni.

Parole chiave

Rigenerazione urbana, spazio pubblico, nuove centralità.

1 | Quadro conoscitivo: Descrizione dello stato di fatto

1.1 | Premessa

La seguente relazione costituisce oggetto di tesi di laurea nell'ambito di Progettazione Urbanistica, pertanto, non essendo tuttavia terminato un numero sufficiente di elaborati tale da consentirne la completa stesura, si descriverà lo studio svolto finora sulle indagini territoriali e urbane e sulle possibili politiche d'intervento.

La città di Pescara raggiunge oggi i centoventimila abitanti ed è nodo di essenziali flussi di traffico nazionale.

La prima saldatura dell'urbanizzato è avvenuta negli anni del dopoguerra lungo la linea di costa, nei territori compresi tra la ferrovia e il mare. Poi, dal 1980 in poi, il magma edilizio è straripato nella valle, fino a produrre una vera e propria città in forma di germinazione interna valliva della vasta e più consolidata città lineare di costa, che identifica il nuovo modello insediativo adriatico.

Questa città transcomunale ha inglobato nel suo cuore le localizzazioni industriali extraurbane e le loro arterie di connessione territoriale, che funzionano oramai da principali vettori della mobilità metropolitana. Si individua un paesaggio urbano inedito nelle forme, connotato dalla piccola dimensione, dall'eterogeneità, dall'assenza apparente di ordine e gerarchie, la cui progressiva trasformazione sembra governata dal continuo e casuale sovrapporsi delle iniziative e dalla capacità di autorganizzazione dei gruppi locali d'impresa.

In questo scenario si inserisce l'area coinvolta dallo studio: una sorte di 'periferia nel cuore della città'.

Il tema della rigenerazione urbana rappresenta l'occasione per risolvere problemi come l'assenza di identità del quartiere, la carenza di spazi pubblici e l'elevata densità edilizia. La riconversione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico, oltre ad essere una straordinaria opportunità per l'abbattimento del debito e la razionalizzazione della spesa delle amministrazioni locali, rappresenta una grande occasione per sperimentare interventi di ridefinizione e rigenerazione dei centri urbani. Un patrimonio che per consistenza, localizzazione, valore storico-artistico e sociale, è di grande importanza strategica sia per lo sviluppo a livello locale, che per il rilancio complessivo del sistema-città.

Il progetto, dunque, intende intervenire in un settore urbano di forma trapezoidale che include il quartiere residenziale di Borgo Marino Sud, ed è compreso tra il *Lungomare Cristoforo Colombo* e le vie *Bardet*, *Vespucci* e *Magellano*, facenti parte del sistema distributivo viario locale. Adiacenti a tale settore e immediatamente confinanti con esso, vi sono due grandi aree dismesse: l'area dell'ex mercato ortofrutticolo Co.Fa. (area di 82.961 mq individuata dal PRG come "trasformazione integrale" da attuarsi tramite piano particolareggiato) e l'ex area deposito carburanti Di Properzio (grande area di 58.670 mq, che la variante al PRG individua come "trasformazione integrale" da attuarsi tramite piano particolareggiato). Altrettanto importante ai fini della comprensione dei caratteri dello stato di fatto del luogo, è infatti il problematico dialogo con la restante parte della città, a causa di una insufficiente permeabilità urbana e da un grave stato di degrado dovuto anche alla presenza di dette aree dismesse, di siti da bonificare e di capannoni abbandonati a seguito della delocalizzazione delle attività verso aree periferiche.



Figura 1. Area di studio oggetto di progetto.

1.2 | Cenni storici sulla nascita della città e dei borghi marinari

Menzionata come Piscaria in documenti del XII secolo, la città sorse in parte sul luogo dell'antica Aternum, centro posto alla foce del fiume omonimo. Naturale scalo marittimo in tarda età repubblicana dei Marrucini e dei Peligni, in età imperiale divenne il porto più importante della regione. Aternum venne però distrutta dai longobardi (600 d.C.), e da allora i tentativi per ricostruirla furono vani, e solo il porto manteneva una certa importanza. Nel 1927 vennero ridisegnati i confini delle vecchie circoscrizioni amministrative dell'area, e la vecchia Pescara (già provincia di Chieti) si fuse con Castellammare Adriatico (agglomerato di più contrade sorte sulla pianura lungo la vecchia strada ferrata), divenendo presto un importante centro balneare. La Seconda Guerra Mondiale inferse durissimi colpi alla giovane città, che venne quasi rasa al suolo dai bombardamenti alleati. Nel dopoguerra tuttavia iniziò una portentosa crescita, che continua ancora oggi inarrestabile (figura2).

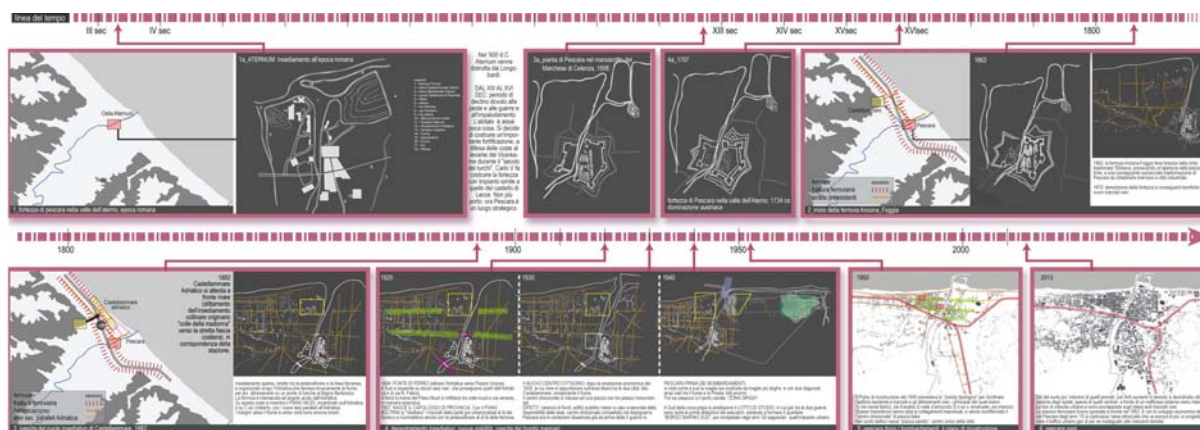


Figura 2. Fasi evolutive storiche della città dai tempi dell'antichità romana.

Già in epoca classica il mare favorì la formazione di insediamenti stabili sulla costa presso la foce del Pescara, scalo importantissimo per gli scambi con la Dalmazia e rimasto attivo fino al tempo dei Bizantini e delle crociate, quando la località assunse il nome di Piscaria, che la connotava come zona pescosa.

Ma interrotti i rapporti con la costa dalmata per effetto delle invasioni barbariche in Occidente, lungo le nostre coste indifese si verificò un fenomeno di desertificazione, da cui conseguì l'arresto anche dell'attività marinara in seguito all'arroccamento degli abitanti sulle alture, mentre sulla sponda destra del fiume scomparvero i resti dell'antica Aternum con la costruzione della fortezza fatta erigere nella seconda metà del 1500 da Carlo V a difesa del suo regno nell'Italia meridionale.

La pesca, in seguito a queste vicende, divenne poco redditizia per i gravami feudali, e resa ancor più difficoltosa dalla presenza di plaghe paludose: la "Palata" sulla destra del fiume e la "Vallicella" sulla sinistra. Inutili risultarono i lavori fatti eseguire da Ferdinando I di Borbone.

D'Annunzio, nei primi anni del 1900, descrive nei suoi poemi l'incatramazione dello scafo e il rientro delle barche che attraccavano alla foce del fiume; il che fa capire che esisteva non un borgo vero e proprio ma almeno una "stazione di barche" alla foce del fiume al lato sud. Forse già da allora esisteva qualche abitazione, non di più che poveri ripari.

Ma se abbiamo la voce del poeta sulla preistoria della marineria sud non altrettanto avviene per quella nord.

Per gli abitanti di Castellammare infatti, tutti dediti all'agricoltura e distribuiti in abitazioni sparse sui colli, la pesca era un'attività accessoria praticata saltuariamente. I primi pescatori di Castellammare Adriatico infatti non abitavano a Borgo Marina, bensì nella Contrada Vallicella.

Intorno agli anni '80-90 si comincia a formare l'insediamento "marinaro" a carattere spontaneo senza un piano che lo collegasse ai progetti di urbanizzazione che i due comuni di Castellammare e Pescara andavano elaborando. Le zone lungo il fiume non furono mai oggetto di pianificazione, e abbandonate allo spontaneismo della marineria, con costruzione di baracche. Tutto il quartiere di conseguenza assunse all'inizio una fisionomia povera. Quando giunse l'agiatezza furono costruite le prime abitazioni in muratura nei primi anni del 1900, anni in cui dall'Abruzzo partirono molte richieste al governo per far decollare il porto canale. Anticamente infatti, il lavoro dei pescatori si svolgeva in condizioni precarie a causa della mancanza del porto.

1.3 | Morfologia del territorio

L'ambito geografico pescarese è un'area caratterizzata dal suo far parte di un sistema lineare continuo che si sviluppa senza interruzioni lungo il mare Adriatico, da Nord a Sud, costituito da città costiere medie, piccole e piccolissime dimensioni, tutte di fatto fuse l'una nell'altra. Uno stretto corridoio urbanizzato, schiacciato fra le montagne e il mare, che sembra ospitare a fatica aree residenziali e commerciali, industriali e turistiche.

La spiaggia e il fiume, con i rilievi collinari e le montagne sullo sfondo, organizzano la lettura paesaggistica della città, imponendo dei limiti all'occupazione dello spazio urbano e disegnandone al contempo la sua identità. Il litorale occupa una posizione centrale rispetto a tutta la fascia costiera abruzzese; la sua natura morfologica è uniforme: lungo, sabbioso, rettilineo e basso. Il fiume divide la marina in tre sistemi riconoscibili: il litorale nord, litorale sud e il bacino centrale con le rive sull'estuario, sul porto e sugli spazi urbani dismessi. L'urbanizzazione è per lo più di ambito novecentesco e la gran parte del patrimonio costruito è successivo al secondo dopoguerra. Nel corso degli anni i limiti geografici del costruito hanno perduto sempre più consistenza e al tempo stesso è andato crescendo il livello di specializzazione dei tessuti edilizi già stabilizzati, in un processo continue stratificazioni e adattamenti dell'esistente a nuove necessità. Il tutto è avvenuto in modo disordinato, senza una pianificazione unitaria. Può perciò dirsi che l'imprevisto sia stato la vera matrice morfogenica dell'urbanizzazione. Da ciò scaturisce una città nuova, una 'megalopoli valliva' che non ha un vero e proprio

centro, o ne ha più di uno. Si tratta di un sistema che esprime la crisi della nozione storica di città. Quest'ultima, che distingue gli europei e gli italiani in particolare dal resto del mondo, è ormai limitata a porzioni di tessuto urbano molto piccole.

Proprio per questi caratteri, però, Pescara manifesta disponibilità a un continuo rinnovamento di tessuti, ad un rapido cambiamento di destinazioni d'uso e innesto di funzionalità nuove.

L'area oggetto di studio, conformemente a quanto descritto, è caratterizzata infatti da un mosaico di edilizia residenziale pubblica e privata e di insediamenti produttivi e industriali. Tre dei quattro assi viari che la perimetrano sono strade urbane di quartiere, mentre il lungomare, strada interquartiere, ne rappresenta l'interfaccia verso il mare. Interfaccia, questa, che costituisce oggi una vera e propria linea di separazione, e che andrebbe peraltro trasformata in un'opportunità, in un sistema integrato permeabile, in grado di far interagire le due parti. Dalle analisi effettuate sulla morfologia del costruito, emerge inoltre come siano individuabili all'interno del lotto due tipologie edilizie prevalenti: quella delle 'case singole' (prevalentemente concentrate sull'asse del lungomare, ex abitazioni dei marinai risalenti agli anni del dopoguerra) a due piani e mono-familiari, e quella della 'linea', occupante il resto della porzione e costituita da palazzine risalenti agli anni '60-'70 di tre, quattro o cinque piani.

Per via della presenza di aree dismesse ed edifici industriali abbandonati a seguito della delocalizzazione delle attività presenti connesse al porto e alla produzione e vendita al dettaglio, l'area è interessata da un forte stato di degrado e di abbandono edilizio. Numerosi sono infine i degradi propri della piccola scala, quella del dettaglio, dell'arredo urbano, degli spazi pubblici, degli edifici temporanei, degradi fatti di elementi meno stabili, ma non meno influenti, sull'immagine complessiva dell'architettura e della città. Per quanto riguarda poi l'interazione visuale tra settore urbano e mare, notiamo come anche sotto questo punto di vista ci sia una notevole frattura, costituita principalmente dalle costruzioni provvisorie che occupano l'arenile, i cosiddetti stabilimenti balneari, che col tempo si sono estesi sempre di più arricchendosi di casupole, cabine, bar, siepi, muretti, e vegetazioni varie che non hanno fatto altro che aumentare e rendere più problematica la separazione tra natura e costruito.

1.4 | Il sistema infrastrutturale

Le reti viarie, ferroviarie, portuali e aeroportuali hanno esercitato un ruolo decisivo nella strutturazione delle città, orientandone direttrici di crescita e modi di funzionamento interno.

Attualmente tre sono i piani che si occupano della mobilità pescarese: il Piano Generale del Traffico Urbano, il Piano Urbano della Mobilità e il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta. La mobilità si caratterizza per un flusso di accesso giornaliero alla città pari a circa 15.000 automobili in entrata e 8.000 in uscita secondo le stime dell'ISTAT.

Questa popolazione di automobilisti, che si muove principalmente per lavoro, utilizza tra le varie di infrastrutture di accesso, l'asse di penetrazione ovest alla città, cosiddetto 'asse attrezzato', che presenta le principali criticità in corrispondenza degli svincoli terminali all'interno del nucleo urbanizzato; tra questi quello conclusivo di piazza della Marina che permette l'accesso al porto attraverso un percorso di viabilità urbana di circa 600 metri. I flussi di traffico che oggi caratterizzano questo ambito –uscita dell'asse attrezzato- hanno caratteristiche di pesante carico. La forte criticità è costituita proprio dalla sconnessione tra l'uscita dello stesso su via Andrea Doria, e l'ingresso portuale localizzato poche centinaia di metri più avanti, dove avviene anche l'innesto con la Riviera Sud. La mobilità territoriale dunque si sovrappone, a partire dall'innesto dell'asse attrezzato, a quella urbana (fig.3)



Figura 3. Sistema della mobilità.

L'area interessata dal progetto, inoltre, risulta particolarmente svantaggiata dal punto di vista dei percorsi pedonali e ciclabili, per cui si deve necessariamente migliorare l'attraversamento lento di tale area. Il ponte del mare, di recentissima costruzione (2009), consente l'attraversamento pedonale del fiume riconnettendo il lungomare nord con quello sud, e lungo le sponde del fiume sono state realizzate alcune piste ciclabili.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici, inoltre, indagini svolte ci permettono di osservare come scarsissime siano le linee di autobus che servano le zone oggetto di studio. Esse si concentrano prevalentemente sugli assi che interfacciano la porzione del 'borgo' al resto della città, ovvero Via Bardet e Via Vespucci, e interessando per un breve tratto il Lungomare Colombo, per poi proseguire verso i poli di maggiore attrattività costituiti dallo stadio e dall'Università (situati più a sud della città).

Altra forte criticità è rappresentata dalla quasi totale assenza di parcheggi dedicati, fatta eccezione a quello riservato all'area del porto turistico, situata 'oltre' la barriera dell'area dismessa ex Co.Fa. nei pressi del porto commerciale.

Si sottolinea poi come il sistema ambientale della zona sia costituito da episodi puntuali e disconnessi: si riscontra infatti una evidentissima 'frattura ambientale' fra la golena sud del fiume e la Pineta Dannunziana situata più a Sud-Est, tra lo Stadio Adriatico e il waterfront. Tra queste due grandi polarità, oggi poco sfruttate per la trascuratezza in cui versano e per la mancata fruibilità da parte dei cittadini, piccole chiazze di 'verde urbano' puntellano l'edificato, costituendo delle 'stanze' di suolo pubblico ma isolato e non facente parte di un vero e proprio sistema servente.

1.5 | Analisi insediativa del quartiere

La proposta elaborata si basa su un monitoraggio e una campionatura di quelle aree del territorio pescarese maggiormente aggredite da un'edilizia pubblica troppo spesso invasiva e scadente, e con l'obiettivo di produrre un modello conoscitivo finalizzato alla rigenerazione di tali aree e alla funzionalità delle strutture in risposta ai bisogni percepiti dalla comunità.

Individuate infatti le potenzialità di tali quartieri, possiamo andare a rafforzare le loro connessioni con i contesti limitrofi, innescando delle vere e proprie reazioni a catena (fig. 4).

Tale è l'obiettivo che si propone in particolare nel quartiere marinaro Sud, in vista proprio dei suoi punti forza quali la vicinanza al porto e al mare, nonché alle aree oggi dismesse ma in via di riqualificazione, che potrebbero rappresentare dei sistemi connettivi e non più dei tappi per il nostro settore di studio.

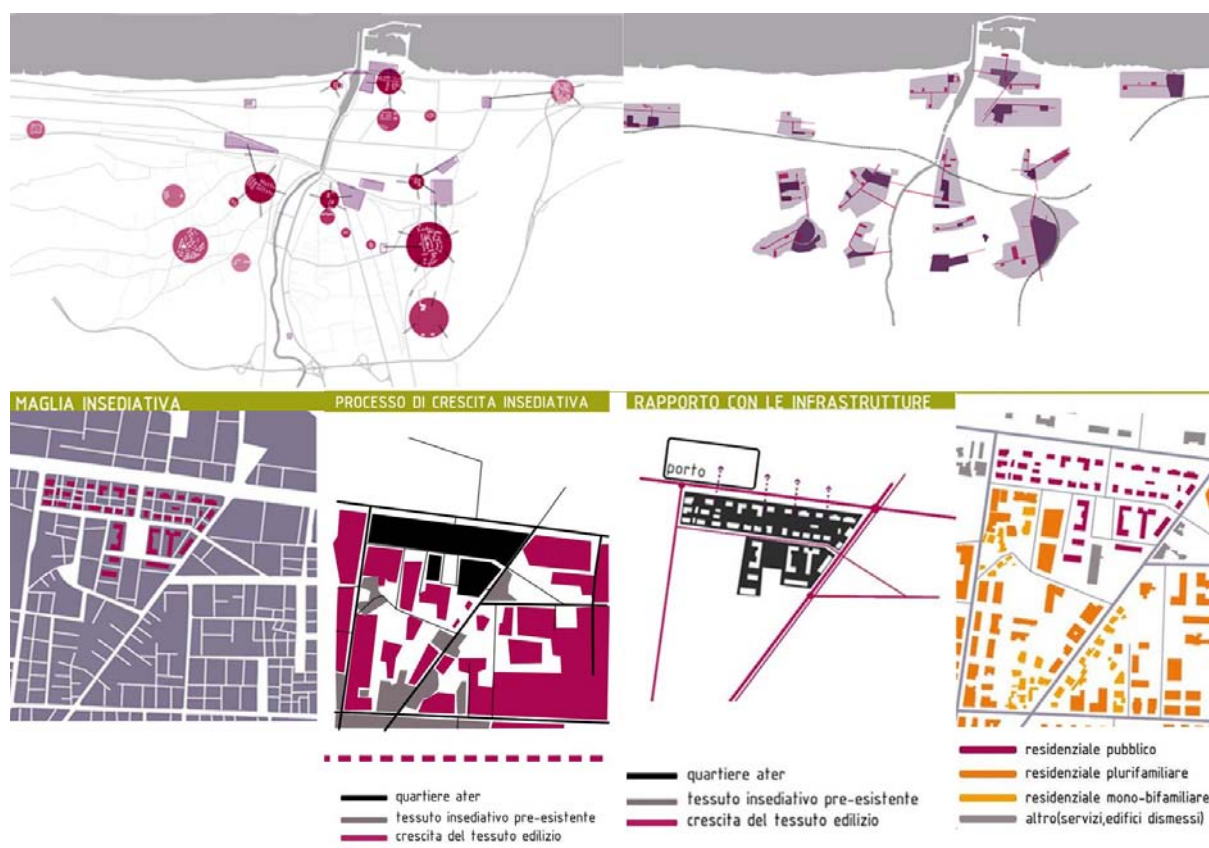


Figura4. Campionatura dei quartieri ATER, Fasi di crescita e analisi delle morfologie insediative.

Sulla base di tale campionatura, condotta attraverso studi sulle tipologie edilizie dei vari quartieri 'ater' presenti, nonché sul loro processo di crescita insediativa, si è potuta operare una suddivisione del lotto di studio in due sub-ambiti: il sub-ambito A e il sub-ambito B. Nel primo sono presenti per lo più le residenze di dominio 'ater' monofamiliari, a ridosso del lungomare, anticamente occupate dai pescatori che abitavano il borgo e identificabili nella tipologia delle 'case singole'; il secondo invece comprende il costruito residenziale plurifamiliare, identificabili prevalentemente nella tipologia della 'linea'.

Tramite l'elaborazione dei dati Istat, e altre indagini condotte sulla base delle sezioni censuarie fornite dal comune e delle volumetrie di ogni singola particella catastale, si è potuto stabilire che, per un totale di abitanti di 1295, e per una superficie territoriale pari a 107.000 metri quadri, il lotto di studio presenta una densità territoriale pari a 120 ab, suddivisa per sotto-ambiti come segue in tabella.

Tabella 1: Suddivisione del settore urbano in due sub-ambiti

	Numero abitanti	Superficie territoriale	Volume edificato	Densità territoriale effettiva	Densità territoriale potenziale
Sub-ambito a	277	25.140 mq	36826 mc	110 Ab./ha	146 ab/ha
Sub-ambito b	1018	82.360 mq	199541 mc	123 Ab./ha	242 ab/ha
Totale (a+b)	1295	107.500 mq	236267 mc	120 Ab./ha	220 ab/ha

In cui la densità territoriale effettiva si è ricavata applicando la formula: $Dt = \frac{n^\circ \text{abitanti}}{\text{Sup. Territoriale}}$, mentre la densità potenziale si è ricavata dividendo il numero di abitanti massimi da insediare nel sotto ambito per la superficie territoriale del sotto ambito stesso (dopo aver ottenuto il numero massimo di abitanti dividendo il volume edificabile effettivo per lo standard minimo di 100 metri cubi per abitante).

Si sono inoltre svolte delle verifiche sugli standard presenti nel settore di studio e nell'immediato, sulla base del D.M. 1444 e del PRG vigente di Pescara, ottenendo i seguenti risultati poi messi a confronto.

Tabella 2: Verifica degli standard urbanistici secondo il D.M. 1444/68

Verifica D.M. 1444/68				
Servizi	Standard minimo (mq/ab)	N°abitanti settore (ab)	Minimo DM 1444 (mq)	Quantita' presente (mq)
Verde	9	1295	11655	5204
Parcheggi pubblici	2,5	1295	3237,5	1348
Interesse comune	2	1295	2590	2170
Istruzione	4,5	1295	5827,5	-
Totale	18			

Tabella 3: Verifica degli standard urbanistici secondo il P.R.G. vigente di Pescara

Verifica P.R.G. vigente				
Servizi	Standard minimo (mq/ab)	N°abitanti settore (ab)	Minimo Prg(mq)	Quantita' presente (mq)
Verde	15,47	1295	20033,65	5204
Parcheggi pubblici	3,41	1295	4415,95	1348
Attrezzature di interesse comune	1,89	1295	2447,55	2170
Istruzione	4,19	1295	5426,05	-
Totale	24,96			

Dalle tabelle segue che gli standard del verde attrezzato e dei parcheggi sono i meno soddisfatti; seguono poi gli standard delle attrezzature di interesse comune le quali sembrano essere quasi sufficienti. Per quanto riguarda l'istruzione, grazie a calcoli basati sui raggi di influenza caratteristici di ogni servizio presente nelle vicinanze, si è potuto constatare che è soddisfatto 'per prossimità'.

Emerge da tali analisi, e soprattutto dalle quantità minime previste dal Piano Regolatore Generale, come la necessità primaria della città sia quella di liberare i suoli per poter avere più verde pubblico fruibile e una maggiore qualità di vita, in modo tale da dedicare più spazio ad attività ricreative e ludiche, ma anche ad aree di sosta permanente e provvisoria.

Andando avanti nell'indagine all'interno della nostra area, e analizzando in particolare il numero di alloggi pieni e vuoti presenti nei singoli sotto-ambiti, si è messo in evidenza in particolare il dato riguardante lo scarto tra unità piene e numero di famiglie insediate. Ciò che ne è emerso è stato che nel sub-ambito A tale scarto, che rappresenta il numero di unità occupate da non residenti, è pari a ventidue, mentre nel sub-ambito B esso è pari a centoventuno; cosa plausibile vista la relativa vicinanza della porzione residenziale dell'intero settore al complesso universitario di Viale Pindaro.

Da queste considerazioni emerge come l'offerta di alloggi sia maggiore della domanda.

2 | Fase 'metaprogettuale'

2.1 | Politiche di intervento

L'obiettivo della tesi verte a reintegrare l'area di Borgo Marino Sud, trasformando gli attuali 'non luoghi' in spazi di elevata centralità urbana dal punto di vista infrastrutturale, urbanistico-ambientale, sociale e occupazionale.

Il concetto di rigenerazione urbana si esplicherà dunque sotto diversi aspetti, che andranno, in ordine d'importanza, ad affrontare e cercare di risolvere tutte le problematiche e le tematiche studiate in fase di analisi. Primo fra tutti il tema della porosità: come stato di fatto e condizione di partenza per il progetto da attuare nel nostro settore di studio, si accetterà il Piano Particolareggiato 2, riguardante la riqualificazione delle due aree dismesse, e il Piano Regolatore Portuale. Quest'ultimo riqualifica l'ambito portuale e in particolar modo prevede il prolungamento dell'asse attrezzato fino al porto, tramite due carreggiate che corrono lungo la banchina portuale sud, lasciando dunque intatta la via ad esse parallela (Via Andrea Doria) e liberandola dai sovrafflussi presenti. All'incrocio dell'asse attrezzato con il lungomare ci sarà una rotatoria di raccordo con la viabilità urbana. Le stesse carreggiate saranno distanti dal bordo della banchina fluviale a sufficienza da poter permettere dei percorsi pedonali sul lungo fiume, che si andranno poi a raccordare con il lungomare e con il ponte pedonale di recente realizzazione. Il miglioramento della mobilità lenta sarà attuato mediante l'inserimento di chicanes e

rallentamenti del traffico, soprattutto lungo il tratto del lungomare che funge da interfaccia tra la porzione urbana e il mare; strada concepita come spazio condiviso, dunque, dove pedoni e ciclisti avranno la precedenza e dove, grazie a una serie di misure di 'traffic calming', gli automobilisti saranno costretti a ridurre le velocità.

Come secondo aspetto si cercherà di raggiungere un livello adeguato di standard urbanistici, intervenendo soprattutto nel sistema ambientale e attuando interventi di demolizione-conservazione del costruito tali da liberare più suolo possibile e al contempo evitare altezze eccessive e chiusure prospettiche verso il mare. A tal proposito, si possono prendere in considerazione le tecniche compensative e perequative, oggi non ancora normate, ma attuate con buoni risultati in molte città italiane.

Terzo l'aspetto da prendere in considerazione sarà quello della 'mixité' tipologica e funzionale del costruito residenziale, tesa soprattutto ad evitare i cosiddetti 'enclave' residenziali, veri e propri ghetti che tendono ad isolare determinati ceti sociali rispetto ad altri, favorendo dunque la delimitazione di porzioni di territori, e aumentando così le barriere sociali e fisiche.

A tal proposito si intende sfruttare il tema del 'Social Housing' e della riqualificazione dello spazio pubblico come occasione di rigenerazione urbana e sociale. L'idea è quella di realizzare un quartiere-comunità con un diverso modo di abitare che dia anche un volto al nostro vicino, e che al contempo rifletta quel modo di vivere che anticamente era proprio di quei pescatori che popolavano l'antico quartiere Borgo Marino.

Co-abitare vuol dire combinare l'autonomia dell'abitazione privata con i vantaggi di risorse e servizi condivisi (sale polifunzionali, biblioteche, ludoteche), ma anche di spazi scoperti a uso comune (giardini, orti, cortili, parcheggi, terrazzi comuni, solarium). Gli spazi comuni sono luogo di socialità e risorsa per le attività dei singoli nuclei familiari e del gruppo nel suo complesso, ma allo stesso tempo consentono di razionalizzare gli spazi degli alloggi, e quindi il suolo occupato.

Il risultato di tale operazione consentirà la formazione di nuovi paesaggi comuni, intesi anche come luoghi d'interazione sociale e funzionale, con continuità tra reti e stanze urbane.

Bibliografia

Bianchetti C. (2011), *Le città nella storia d'Italia, Pescara*, Editori Laterza, Milano.

Clementi A. (a cura di Orazio Carpenzano, 1997), *Lo spazio delle infrastrutture, 5 progetti per Pescara*, Umberto Sala, Milano.

Sacchi L. (a cura di L. Sacchi, G. Caffio, A. Luigino, 2007), *La rappresentazione della città, Pescara e il sistema territoriale*, Officina, Roma.

Virano M. (1989), *Progetto Protagora 90*, Gangemi, Roma.

Sitografia

Sito ufficiale del comune di Pescara, sezione Urbanistica e Territorio

<http://www.comune.pescara.it/internet/index.php?codice=535>

Riconoscimenti

Si ringraziano il prof. arch. Fabio Andreassi e l'Ing. Federico D'Ascanio.



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

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

Spazi pubblici e dispersione insediativa

Giulio Giovannoni

Università di Firenze

Dipartimento di Architettura

Email: giulio.giovannoni@unifi.it

Tel.: 055.275.6474

Abstract

In Italia le prime ricerche che hanno avuto per oggetto la dispersione insediativa non sono di stampo urbanistico, bensì socio-economico. È necessario inquadrare, come già avvenuto nelle ricerche di matrice socio-economica, gli insediamenti dispersi nei loro processi storici di formazione, se si vuole mettere in atto una programmazione che faccia leva sulle potenzialità già esistenti. Ciò serve anche a rendere più concreta la riformulazione, comunque necessaria, di alcuni temi fondamentali, tra cui quello del ruolo e delle caratteristiche degli spazi pubblici in questo tipo di realtà. E' evidente come gli insediamenti dispersi in Italia siano in gran parte l'esito di complesse stratificazioni storiche e poco abbiano a che vedere con lo sprawl di tipo nord-americano. Nei territori caratterizzati da dispersione insediativa il concetto di spazio pubblico deve essere riadattato alla specificità delle situazioni, facendo leva tra l'altro sulla riprogettazione degli spazi aggregativi esistenti di matrice storica, su una diversa formulazione di alcuni servizi pubblici comunque essenziali, su un più ampio ruolo dell'agricoltura, e su un maggiore controllo progettuale delle c.d. 'cattedrali del consumo'.

Parole chiave

spazi pubblici, dispersione insediativa, progettazione territoriale

1 | Dispersione insediativa e cultura urbanistica

In Italia le prime ricerche che hanno avuto per oggetto la dispersione insediativa non sono di stampo urbanistico, bensì economico e sociologico. Esse hanno indagato le dinamiche sociali che hanno portato alla formazione dei sistemi di piccola e media impresa in alcune regioni (p. es. Becattini 1975, Bagnasco 1977, Bagnasco 1988), ponendo in risalto il ruolo dei sistemi insediativi storici di tipo diffuso sui quali i successivi processi di sviluppo si sono innestati. Ciò ha permesso di inquadrare detto sviluppo in un lungo e ininterrotto percorso storico (De Rita 2000).

Gli urbanisti si sono interessati solo successivamente a questi fenomeni (p.es. AA.VV. 1990) e hanno considerato per lo più gli insediamenti dispersi come un problema da risolvere, anziché come una realtà da gestire e migliorare. Rispetto al fenomeno della dispersione insediativa vi è stato un atteggiamento di chiusura.

Per esempio in Toscana le ricerche dell'Irpet (1975) sulla 'campagna urbanizzata' e sull'industrializzazione leggera furono accolte con grande scetticismo, per non dire con ostracismo, dagli studiosi sia in campo economico che territoriale, come ricordava alcuni anni dopo Giacomo Becattini: «Il lavoro esce, purtroppo, in un momento culturale esasperatamente ideologizzato, per cui non se ne apprezzano né gli spunti di critica dell'esistente, inezie rispetto alle bordate di moda, né se ne colgono le anticipazioni di diagnosi che successivamente diverranno pacifiche; si reagisce invece piuttosto 'visceralmente', mi pare, a quegli aspetti di esso che più scopertamente intaccano i luoghi comuni del discorso corrente sulla società italiana. Prendiamo il caso del nuovo termine 'campagna urbanizzata'. Il potente (purtroppo solo nelle discussioni) 'partito degli urbanisti' vi vede una insidiosa apologia della 'bidonville extra-urbana' e altri un attacco all'idea cardine che il progresso sociale e politico procede unidirezionalmente dalla città alla

campagna. Ci vorranno molti anni perché al termine, affermatosi frattanto nel dibattito nazionale, venga consentito il 'rientro in patria'» (Becattini 1987, p. 14).

Tuttavia, nel campo degli studi sociali ed economici, si affermarono proprio in questi anni interpretazioni alternative a quelle consentite dal paradigma fordista allora dominante. Interpretazioni che permisero di «vincere la resistenza dell'economista (e del sociologo) standard, [e di affermare] l'idea di una Italia 'terza' diversa, per condizioni strutturali e storiche, dalla prima (il Triangolo) e dalla seconda (il Sud-Isole)» (ivi p. 10). E ciò come è noto ha avuto ripercussioni di tutto riguardo nel campo delle politiche per lo sviluppo.

Invece a quasi trent'anni di distanza dalle ricerche sopra citate l'atteggiamento culturale nei confronti della dispersione insediativa non era affatto cambiato tra gli urbanisti, nonostante i progressi nella conoscenza del fenomeno:

«Che la netta dicotomia città/campagna fosse saltata, era chiaro da un bel po' di anni; che il fenomeno dell'urbanizzazione della campagna procedesse, era evidente, ma solo negli ultimi dieci anni, più o meno, si è messo mano a tentativi di valutazione ed interpretazione del fenomeno, ma, estremo, gli strumenti adoperati appartenevano alla precedente realtà per cui la città era quella che conosciamo, o per meglio dire che si idealizzava, mentre ogni trasformazione della campagna rappresentava un 'attentato' alla conservazione del paesaggio. La conseguenza di questa situazione era un moltiplicarsi di 'metafore' e di interpretazioni non 'specifiche'. La terminologia usata, infatti, è varia e numerosa: urbanizzazione della campagna, urbanizzazione diffusa, sprawl urbano, villettopoli, fino a ... città diffusa, quest'ultima poi classificata come 'negazione della città'». (Indovina 2002, in Indovina 2009 p. 113)

Tutto ciò ha impedito che si sviluppasse fino a poco una progettualità specifica per questi sistemi insediativi, finalizzata sia a mitigare certe problematiche ambientali comunque presenti, sia a cogliere le opportunità di creazione di spazi socialmente significativi che queste aree certamente possono offrire.

2 | Dispersione insediativa e progetto: verso un nuovo paradigma

A partire dall'inizio degli anni 2000 cominciano ad affermarsi, ancorché in misura minoritaria, nuovi modi di guardare alla dispersione insediativa. Paola Viganò (2001, pp. 127-150) ripercorre «un filone e una tradizione di riflessione sulla città che la concettualizzano nei termini di inversione dei rapporti tra pieno e vuoto, nei termini cioè di *Reverse City*». A questa tradizione di ricerca appartengono tra l'altro il disurbanismo sovietico degli anni '20, la Broadacre City di Wright, i concetti di città-territorio di Wells e di città-regione di Quaroni. Nel panorama consolidato della letteratura urbanistica italiana, ripercorrere questi modi alternativi di considerare il rapporto tra città e campagna, tra pieni e vuoti, ha a mio avviso un significato dirompente ed apre ad una possibile revisione delle interpretazioni dei processi di urbanizzazione in Italia, nonché a una considerazione progettuale del tutto nuova dei territori della dispersione.

Nelle esplorazioni progettuali di Secchi e Viganò per la regione metropolitana di Venezia, ciò si traduce in un «progetto di isotropia[che] è al tempo stesso il riconoscimento di una specificità territoriale, uno scenario da indagare nelle sue diverse conseguenze, e un'ipotesi progettuale che può essere concretamente concepita in termini di intervento sul sistema dell'acqua, sulla viabilità e il trasporto pubblico, la mobilità alternativa, forme diffuse di welfare, un'agricoltura innovativa e la produzione decentralizzata dell'energia» (Viganò 2008, p. 37).

Indovina (2007, in Indovina 2009 pp. 209-230), evidenziando i limiti delle ricerche sulla diffusione insediativa fino ad allora condotte, si chiede: «C'è qualcosa di diverso e di nuovo oltre la diffusione? Come provare a realizzare obiettivi di migliore vivibilità nell'ambito delle tendenze in atto?». Per rispondere a queste domande propone di aggiornare la metafora della *città diffusa*, utilizzata per descrivere i fenomeni di dispersione urbana nel Veneto, con quella dell'*arcipelago metropolitano*. La nuova metafora serve sia a prendere atto delle nuove tendenze in atto che a proporre un diverso atteggiamento progettuale.

Le nuove tendenze in atto consistono nella *metropolizzazione del territorio*, cioè nella delocalizzazione in contesto extraurbano di funzioni che fino a pochi anni prima continuavano ad essere esclusivo appannaggio della città compatta tradizionale: servizi di 'governo' (politico, amministrativo, economico, comunicazione, ecc.), poli di eccellenza (della ricerca, della formazione, della cultura, ecc.) e simili. Ciò determina una organizzazione del territorio che va «nel senso di un policentrismo integrato, modifica il flussi di mobilità, arricchisce il territorio di sempre maggiori funzioni metropolitane»: «Emerge una tendenza che è possibile definire come specializzazione territorialmente articolata: il territorio si organizza attraverso 'micro' poli specializzati (per esempio per il commercio, per il tempo libero, per la sanità, per l'istruzione superiore, per il teatro, ecc.), la cui fruizione non è 'locale' (della popolazione che vive nello spazio circostante stretto), ma territoriale, cioè di 'area vasta'; ciascuno dei 'micro' poli serve la popolazione di tutto il territorio considerato». (ivi p. 221)

Il diverso atteggiamento progettuale consiste nell'andare oltre il semplice rifiuto della città diffusa, riconoscerne gli aspetti positivi e cercare di contenerne i costi ambientali ed economici. Ciò si traduce in una rivalutazione della pianificazione di area vasta che diventa, in conseguenza delle trasformazioni sopra accennate, «la frontiera più avanzata di governo della città e del territorio». Constatando che la pianificazione territoriale non ha mai avuto per oggetto l'arcipelago metropolitano precedentemente descritto, Indovina ne ipotizza alcuni requisiti: «il suo contenuto non potrà non essere strategico per la costruzione di un contesto urbano allargato; deve aiutare a definire le polarità articolate dell'intero territorio; deve 'contenere' tutte le politiche pubbliche (in termini di definizione e di attivazione) necessarie a realizzare gli obiettivi» (p. 225). Essa deve aspirare tra l'altro all'equità e alla densificazione, allo sviluppo locale e alla diffusione dell'innovazione, all'avanzamento culturale e al recupero del patrimonio, alla soluzione dei conflitti e all'infrastrutturazione.

Gli studi di Viganò e di Indovina prefigurano un mutamento di paradigma nei confronti della dispersione insediativa, in quanto superano ed in un certo senso 'ribaltano' i modi consolidati con cui essa è stata compresa e interpretata. In essi il centro tematico è spostato dalla città al territorio dell'urbanizzazione dispersa. Nella metafora dello spazio isotropico la città compatta quasi non trova collocazione. Nella metafora dell'arcipelago metropolitano essa diventa scoglio, o al più isola, importante ma non più centrale. Nell'arcipelago metropolitano, così come nello spazio isotropico, viene meno la distinzione tra centro e periferia: tutto è centro, o ciò che è lo stesso tutto è periferia.

Ritengo che siamo di fronte a un mutamento di paradigma *in fieri*. Come in ogni *rivoluzione scientifica* (Kuhn 2009 [1962]) esso ha i suoi strenui oppositori, tra cui certamente Gibelli e Salzano (2007), con la loro «critica perentoria e argomentata all'indifferenza manifestata da molta cultura urbanistica italiana recente nei confronti dei costi pubblici e collettivi associati alla dispersione insediativa, e la consapevolezza della necessità di una nuova stagione di riforme in materia di pianificazione urbanistica e territoriale». Una critica che trova consenso tra gli altri nei promotori della controversa proposta di riforma della Lr Toscana 1/2001.

Che tuttavia di mutamento di paradigma si tratti è a mio avviso del tutto chiaro, alla luce della totale inadeguatezza dei paradigmi tradizionali a spiegare le trasformazioni contemporanee e quindi a proporre metodi di gestione delle stesse che vadano al di là di un più o meno mascherato ritorno al passato. Non è qui la sede per dilungarsi su ciò, per cui mi limito a rinviare all'ottima critica di Sieverts (2003, pp. 19-45) dei principali concetti tradizionalmente associati all'idea di città: urbanità, centralità, densità, commistione di usi, periferia. Invece, mi interessa portare avanti il ragionamento sulle implicazioni progettuali che questo cambiamento di paradigma comporta.

3 | Pianificazione territoriale e spazi pubblici nella dispersione insediativa

L'analisi fin qui condotta fa emergere alcuni punti condivisi dai quali è possibile partire. Il primo è che occorre gestire la nuova realtà a una dimensione territoriale. Ciò emerge nelle proposte progettuali di Viganò, nell'analisi di Indovina, e anche nell'analisi di Sieverts, il quale propone «una nuova forma di pianificazione regionale» (ivi pp. 121-148). Questo è un punto fondamentale che dovrebbe interessare agli urbanisti: accettando il cambiamento e lavorando sul nuovo paradigma, la pianificazione, di fatto marginalizzata dagli eventi negli ultimi decenni, può tornare ad avere un nuovo ruolo importante.

Nel condividere la tesi della centralità della pianificazione territoriale intendo tuttavia puntualizzarne un aspetto a mio avviso fondamentale: alla luce dei cambiamenti in atto nella città contemporanea si può ipotizzare la sostanziale coincidenza tra pianificazione territoriale e progettazione degli spazi pubblici. Proverò a illustrarne le due principali ragioni.

La prima è che uno degli aspetti fondamentali della dispersione insediativa è l'abbondanza di spazi aperti. Pressoché ogni edificio è contiguo, o quantomeno vicino, a un qualche appezzamento di terreno verde che può essere usato per l'agricoltura urbana, per i parchi, o semplicemente inutilizzato. Ciò permette di progettare gli spazi aperti come un sistema integrato di elementi interconnessi. Tale sistema può essere immaginato come una *centralità dispersa*, o se preferiamo come un *centro isotropo*, al quale sia possibile accedere indifferentemente da ogni parte del territorio.

La seconda ragione è che nei processi di urbanizzazione contemporanea lo spazio pubblico è stato espropriato di una sua fondamentale funzione originaria: quella di connettere. Questo aspetto non trova a mio avviso sufficiente considerazione nella letteratura sulle trasformazioni contemporanee della città. Ogni via centrale delle città storiche europee era anche un percorso di collegamento territoriale. La via dei Banchi a Siena era il tratto urbano della Cassia. Piazza della Repubblica a Firenze sta sull'antico Foro Romano, che si trovava sull'intersezione tra il cardo e il decumano, tratti urbani di due percorsi di collegamento territoriale. Nella città storica centralità e infrastruttura di trasporto si sovrapponevano e in buona parte coincidevano. La velocità degli attuali mezzi di comunicazione rende tutto ciò complicato.

Nel territorio contemporaneo la mobilità lenta e quella veloce sono divise. Il 'centro' – inteso come spazio di collegamento – è per così dire 'spacchettato' in almeno tre parti: le vie di comunicazione veloce, esclusivamente

dedicate alla mobilità; le strade lente carrabili, dove sono invece possibili alcune funzioni centrali; la rete della mobilità alternativa, per lo più pedonale e ciclabile. Chiamerò per semplicità queste tre parti rispettivamente la 'rete veloce', la 'rete lenta' e la 'rete alternativa'. Al meta-centro costituito da queste tre reti, che è al tempo stesso isotropo, reticolare e multilivello, si legano una serie di nodi funzionali anch'essi centrali, tra cui le enclave pedonali dei centri storici, i centri commerciali dei nodi infrastrutturali, i luoghi per il culto, le scuole, gli spazi per lo svago e il divertimento. Il progetto dello spazio pubblico della città/territorio contemporanei è il progetto di queste reti e di questi nodi.

Negli insediamenti contemporanei alla separazione traffico/spazi centrali si aggiunge la ben nota separazione tra luoghi di residenza e luoghi di consumo. Il processo investe ugualmente i vecchi centri storici, che spesso diventano enclave turistiche o centri commerciali all'aperto, e le nuove 'cattedrali del consumo' (Ritzer 2000). Questi spazi hanno caratteristiche diverse nei diversi momenti della settimana. Nei fine settimana e nelle festività essi sono in genere luoghi ad alta intensità d'uso. Negli altri momenti essi possono essere appropriati e vissuti dalla popolazione come spazi di svago e di ricreazione. Per questa loro doppia valenza è importante che il progetto cerchi di connettere anche alla rete lenta e alla rete alternativa queste nuove centralità, ormai intimamente legate alla rete veloce. Tali complessi dovrebbero essere delle specie di Giano Bifronte o di 'edifici ambigui e compositi' (Rowe e Koetter 1981), in grado di interfacciare la dimensione territoriale con quella locale.

Tuttavia gli spazi del consumo, siano essi i centri storici 'trasformati' o i nuovi centri commerciali, possono sopperire solo in parte al bisogno di socialità. In assenza di una forma urbana compatta la vita sociale si trasferisce dalle strade e dalle piazze a luoghi che non sono specificamente pensati come spazi pubblici. Essa si manifesta dove i bisogni materiali e sociali di tutti i giorni trovano soddisfazione: di fronte alle scuole e negli spazi di gioco dei bambini, nelle parrocchie disperse di campagna, nelle stazioni di servizio, nei parcheggi, lungo le rive dei fiumi e in altri spazi aperti che sono usati per lo sport e per le attività ricreative.

Situazioni di questo tipo offrono altrettante occasioni per la creazione di nuove piccole centralità di livello locale, nelle quali sia ancora possibile una socialità disgiunta dal consumo. La rete delle chiese di campagna, un'infrastruttura storica isotropa che ricopre l'intero territorio italiano, continua ad essere in più di un caso centro simbolico e funzionale nelle situazioni di dispersione insediativa. Attorno ad esse si possono creare piccoli cluster di servizi quali scuole, parchi giochi e campi sportivi, spazi agricoli con funzione di socialità.

Bibliografia

AA.VV. (1990), *La città diffusa*, Daest, Venezia.

Bagnasco A. (1977), *Tre Italie: la problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna.

Bagnasco A. (1988), *La costruzione sociale del mercato: studi sullo sviluppo di piccola impresa in Italia*, Il Mulino, Bologna.

Becattini G. (1975), *Lo sviluppo economico della Toscana*, Irpet, Firenze.

Becattini G. (a cura di, 1987), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna.

De Rita G. (2000), *La traccia interrotta dello sviluppo: dal 'sistema-Paese' alla 'poliarchia'*, Bollati Boringhieri, Torino.

Gibelli M. e Salzano G. (2007), *No sprawl*, Alinea, Firenze.

Indovina F. e al. (1990), *La città diffusa*, Daest, Venezia.

Kuhn T.S. (2009 [1962]), *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Einaudi, Torino.

Ritzer G. (2005), *Enchanting a Disenchanted World*, Pine Forge Press, Thousand Oaks (CA).

Rowe C. e Koetter F. (1981 [1978]), *Collage City*, il Saggiatore, Milano.

Sieverts T. (2003), *Cities Without Cities. An Interpretation of the Zwischenstadt*, Spon Press, Londra.

Viganò P. (2001), *La città elementare*, Skirà, Milano.

Viganò P. (2008), "Water and Asphalt: the project of isotropy in the metropolitan region of Venice", in *Architectural Design*, Vol. 78, pp. 34-39.



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

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

Riconvertire linee costiere

Camillo Orfeo

Università di Napoli *Federico II*
DiARCH Dipartimento di Architettura
Email: camillo.orfeo@tin.it
Tel: 347.0065971

Abstract

Le nuove reti ferroviarie AC/AV costruite o previste in Italia liberano molte aree occupate dalle vecchie linee risalenti alla metà dell'ottocento, che spesso occupano aree di notevole pregio paesaggistico, in alcuni casi a ridosso della linea di costa. La riconversione di queste aree dismesse, o in attesa di dismissione, rappresenta un'occasione unica per la ricostruzione di un equilibrio territoriale manomesso dalla presenza della linea infrastrutturale che negli anni ha provocato una segmentazione anomala del territorio. Un confronto tra due casi studi: il primo in Abruzzo in provincia di Chieti, per la presenza di una linea ferroviaria costiera dismessa dopo la costruzione di un nuovo tracciato che corre prevalentemente in galleria; il secondo sulla costa vesuviana tra Napoli e Castellammare, dove la linea ferroviaria è in attesa di essere declassata e riconvertita in metropolitana. Queste aree anche se profondamente diverse rappresentano due casi indicativi delle trasformazioni possibili in aree sensibili di particolare pregio paesaggistico e ambientale.

Parole chiave

Infrastrutture, riconversione, spazio pubblico;

L'ammodernamento delle obsolete linee ferroviarie italiane, in seguito alla realizzazione delle nuove reti ferroviarie AC/AV (alta velocità/alta capacità) consente di liberare molte aree occupate dalle vecchie linee spesso localizzate in zone di notevole pregio paesaggistico, in alcuni casi a ridosso della linea di costa. La riconversione di queste aree dismesse, o in attesa di dismissione, rappresenta un'occasione unica per la ricostruzione di un equilibrio territoriale manomesso dalla presenza di linee infrastrutturali che negli anni hanno provocato una segmentazione anomala del territorio. Le rigidità delle infrastrutture su ferro legate agli ampi raggi di curvatura e alle scarse pendenze superabili, insieme a economie e tempi veloci di realizzazione, hanno portato all'occupazione di aree sensibili, creando nel tempo squilibri territoriali enormi.

Le prime linee ferrate erano state costruite con ingenua semplicità, la loro leggerezza consentiva di attraversare il territorio senza provocare grandi alterazioni al suo disegno complessivo stratificato nella storia. I binari si sovrapponevano al disegno territoriale che conservava la propria autonomia.

Nel tempo, con l'aumento del traffico ferroviario, queste percorrenze si sono trasformate in corridoi che hanno generato delle vere e proprie barriere interrompendo le complesse trame territoriali, provocando dei tagli tra i territori attraversati. Queste interruzioni sono più evidenti e marcate proprio sulle linee litoranee perché è negato quel rapporto complesso e continuo che esiste tra il disegno del territorio e il mare. Si sono così generati territori marginali fatti di pezzi di complesse costruzioni topografiche, e frammenti interrotti dei paesaggi della modernità, cioè sistemi incompiuti, spesso chiusi in se stessi, in alcuni casi marginalizzati e degradati. Questi territori ibridi composti dalla sovrapposizione di trame antiche e resistenti del passato e costruzioni dilaganti della città generica, incontrano l'occasione per essere ripensati all'interno di un disegno complessivo della città e del territorio, proprio partendo dalle dismissioni delle antiche linee ferroviarie.

In Italia esistono oltre 6500 km di linee ferroviarie dismesse, cui bisogna aggiungere tutte le linee che possono essere declassate perché sostituite da tracciati previsti o in costruzione, che stanno ridisegnando la mobilità su ferro in Italia. Le ferrovie abbandonate sono costituite da circa 3100 km di linee FS, e da 3500 km di linee in concessione. La loro distribuzione è abbastanza uniforme su tutto il territorio nazionale e possono essere classificate in linee chiuse al traffico, linee incompiute, e linee dismesse in seguito a varianti di tracciato.

La trasformazione o riconversione dei vecchi tracciati ferroviari può rappresentare un'enorme opportunità per il nostro paese, quella di costruire una rete capillare di infrastrutture per mobilità alternativa o turistica a basso impatto ambientale, e di ricostruire quegli antichi rapporti territoriali recisi con proprio con la costruzione delle reti ferroviarie.



Figura 1. Carta delle ferrovie e delle linee di navigazione, Edizione Fotolitografica, 1876, scala 1:1.500.000, collezione Claudio Vianini, www.miol.it/stagniweb

Alcuni tratti di questo enorme patrimonio sono stati già trasformati in greenways, parchi lineari dotati di percorsi pedonali e piste ciclabili, invito a intravedere le potenzialità di recupero paesaggistico e ambientale. Tra i più interessanti, il parco lineare costruito sull'antico tracciato a scartamento ridotto che collegava Caltagirone con Piazza Armerina in Sicilia trasformato con un progetto di Marco Navarra, esteso per circa 14 km, o la trasformazione sulla linea costiera nel ponente ligure, in particolare il recupero della sede della ex ferrovia di Albisola Superiore curato dagli architetti Voarino - Cairo. Piccole ed esemplari trasformazioni che possono scoprirsi replicabili.

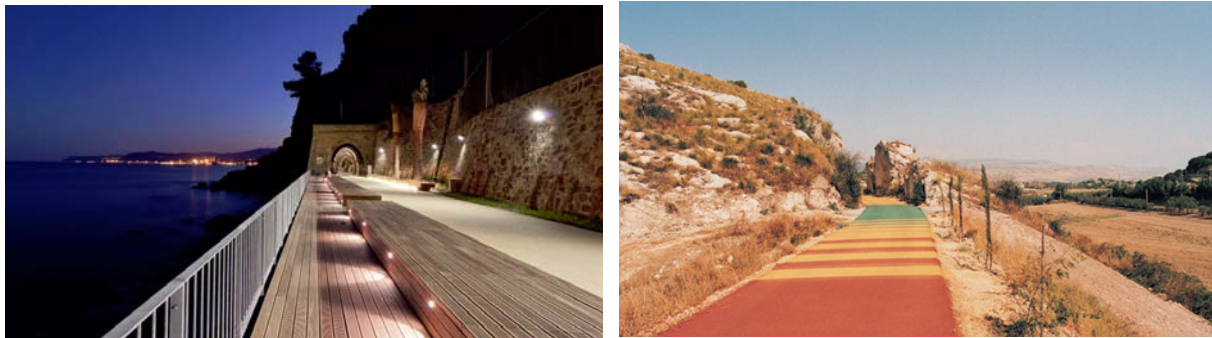


Figura 1. *Trasformazioni di ex tracciati ferroviari: Voarino – Cairo nei pressi di Albisola nel ponente ligure; Marco Navarra tratta Caltagirone – Piazza Armerina in Sicilia.*

Prospettive di lavoro

Questi luoghi possono essere ripensati come nuove centralità urbane, spazi pubblici per una mobilità sostenibile alternativa a quella pesante delle grandi infrastrutture territoriali. Lo smantellamento delle barriere consente inoltre la riapertura e la ricostruzione di antichi manufatti esistenti sul territorio, costituiti da strade, canali, divisioni fondiari, ecc., frammenti isolati ma appartenenti a un unico e originario disegno, indispensabili all'assetto territoriale complessivo e al suo riequilibrio. I vecchi tracciati riconvertiti possono consentire l'attraversamento di questi territori, spesso marginalizzati, e farne conoscere e scoprire le potenzialità nascoste attraverso un sistema di mobilità lenta, o alternativa a quella pensata unicamente in funzione della velocità e dei tempi di percorrenza. In alcuni casi queste strade rappresentano l'unico elemento in grado di restituire una struttura fondativa a quei luoghi, un tracciato in grado di ricostruire uno spazio di relazioni continuo e capillare.

Un confronto tra due casi studio: il primo in Abruzzo in provincia di Chieti tra le città di Ortona e Vasto, per la presenza di una linea ferroviaria costiera dismessa dopo la costruzione di un nuovo tracciato che corre prevalentemente in galleria; il secondo sulla costa vesuviana tra Napoli e Castellammare, dove la linea ferroviaria è in attesa di essere declassata e riconvertita in seguito alla costruzione della nuova linea AV/AC a ovest del Vesuvio. Queste aree anche se profondamente diverse nei caratteri, nella natura e nei modi di costruzione, rappresentano due casi indicativi delle trasformazioni possibili in aree sensibili di particolare pregio. Gli scenari sono profondamente diversi, ma possono rappresentare due validi esempi di tipi di trasformazioni possibili. Nel primo caso è stata immaginata e costruita un'ipotesi dall'amministrazione provinciale di Chieti: l'acquisizione e la trasformazione dell'area in una pista ciclo pedonale. Nel secondo è stata prevista dalla regione Campania la riconversione dell'attuale tracciato ferroviario in linea metropolitana regionale.

Entrambe le ipotesi, che prevedono una trasformazione e un radicale ripensamento dell'infrastruttura dismessa o da dismettere, sono state formulate in assenza di una visione strategica complessiva, e sono entrambe carenti proprio per l'assenza di uno studio sistematico dell'architettura dei luoghi. Queste trasformazioni, anche se importanti e profonde rischiano di non risolvere il problema perché non mirano alla ricostruzione degli equilibri territoriali costruiti e sedimentati negli elementi d'ordine delle strutture territoriali.

Trasformando solo il tipo di mezzo da utilizzare sulla linea sicuramente non si procederà al riassetto complessivo dell'area, perché si agisce sull'effetto ma non sulla causa del problema. La rottura degli equilibri territoriali non è dovuta al tipo di mezzo che utilizziamo in se, ma dalla presenza di quel complesso di manufatti necessari per la protezione della sede. Utilizzando mezzi che non hanno necessità di protezione, viene meno la necessità di costruire barriere invalicabili che sono la causa della rottura dei delicati equilibri territoriali.

La costa teatina

Il caso della linea ferroviaria costiera abruzzese è costituito da una infrastruttura dismessa nel 2005, il tratto della lunghezza complessiva di 45 km si estende tra le città di Ortona e San Salvo. Questo tratto ferroviario



Figura 2. Veduta della ferrovia Adriatica dismessa nei pressi della città di Ortona.

apparteneva alla linea ferroviaria Adriatica entrata in esercizio nel 1864¹, e realizzata per permettere il collegamento tra il nord della penisola e i porti di Brindisi e Otranto, considerati le porte per l'oriente grazie al canale di Suez all'epoca in avanzata fase di costruzione. Questo tratto ferroviario è stato costruito in brevissimo tempo, con poche opere complesse come ponti e gallerie, a pochi metri dal mare. Le caratteristiche particolarmente accidentate del territorio hanno condizionato la realizzazione dell'infrastruttura che ha richiesto, in molti punti la presenza di scogliere artificiali e sostruzioni che la proteggessero dal mare.

Il nuovo tracciato a doppio binario è stato realizzato prevalentemente in galleria proprio per risolvere il forte condizionamento orografico che impediva di realizzare raggi di curvatura adeguati ai nuovi treni veloci. La linea dismessa è un importante patrimonio infrastrutturale fatto da aree di scambio, stazioni, ponti, gallerie, e un insperato patrimonio naturale conservato proprio grazie alla linea ferrata che lo ha risparmiato alle violente trasformazioni che hanno coinvolto le coste italiane soprattutto dal secondo dopoguerra.

Questo territorio, al contrario della costa del Vesuvio, ha avuto con il mare sempre un rapporto difficile, in alcuni casi conflittuale. Il mare era considerato un luogo da cui proteggersi o ripararsi, piuttosto che luogo di opportunità e di scambi. L'assenza di baie e insenature non ha permesso la realizzazione di porti, e tutti i centri costieri sono localizzati su piccoli altopiani, o sui bordi delle colline che guardano il mare. Solo a partire dal dopoguerra, nei tratti dove la ferrovia si distanzia dal mare, sono sorti dei piccoli insediamenti costieri, fatti generalmente di case per vacanze estive.

La dismissione della linea s'inserisce all'interno di una programmazione più vasta che ha trovato non pochi ostacoli in fase di attuazione. Risale al 2001 la L.N. 93 che istituisce un parco nazionale sulla fascia della costa teatina proprio in previsione della dismissione della linea ferroviaria, demandandone l'attuazione alla regione Abruzzo. Sulle aree più sensibili sono state contemporaneamente istituite una serie di riserve naturali, con l'obiettivo di avviare una protezione integrata del territorio. A distanza di dodici anni dalla sua istituzione il parco nazionale è rimasto sulla carta, in attesa di perimetrazione, e i conflitti esistenti riducono alla paralisi la concreta trasformazione e bonifica delle aree. La provincia di Chieti ha avviato un processo di acquisizione e di riprogettazione dell'area dell'ex tracciato ferroviario, un progetto speciale territoriale che prevede la trasformazione in pista ciclabile e pedonale delle aree dismesse. Purtroppo la mancata visione strategica complessiva paralizza non solo la riconversione dell'ex tracciato ma anche l'attuazione di quelle semplici politiche di costruzione della città e del territorio. Un nuovo progetto per l'arretramento della statale adriatica e i singoli progetti dei comuni costieri che prevedono mega-resort, porti turistici, e nuove urbanizzazioni, rischiano di trasformare questo limbo della "Regione Verde d'Europa", in un sogno mancato.

¹ De Castro G. (1865): "Sull'attuale ordinamento delle Ferrovie italiane". In *Il Politecnico* Vol XXVI, Milano;

Il previsto parco nazionale, concepito per evitare la cementificazione della costa, è un parco che nasce con grandi contraddizioni, anche se manca la sua perimetrazione definitiva, dalle bozze è il parco più piccolo e più antropizzato d'Italia. Molto diverso dagli altri parchi abruzzesi il cui territorio è per oltre il 30% protetto.

Il previsto parco nazionale potrebbe tuttavia rappresentare l'occasione per l'estensione della rete naturalistica esistente attraverso corridoi vallivi e fluviali che collegherebbero i parchi delle aree interne con quello costiero. Questo progetto di territorio è realizzabile attraverso una trasformazione leggera, con la rinaturalizzazione delle aree compromesse e il riutilizzo dei manufatti esistenti, in modo da far coesistere sviluppo e tutela ambientale.

1950-1954: LINEA PESCARA - TERMOLI.

- Centinatura di alcune tratte del rivestimento murario della Galleria Ferruccio fra il km. 369 + 001 ed il km. 369 + 382 fortemente dissestata da azioni belliche.

- Ricostruzione a doppio binario della Galleria Ferruccio in sostituzione di quella a semplice binario situata tra i km. 369 + 001 e 369 + 382 della linea Pescara-Termoli, fra le stazioni di Tollo e Ortona.

- Ricostruzione della Galleria Ferruccio.

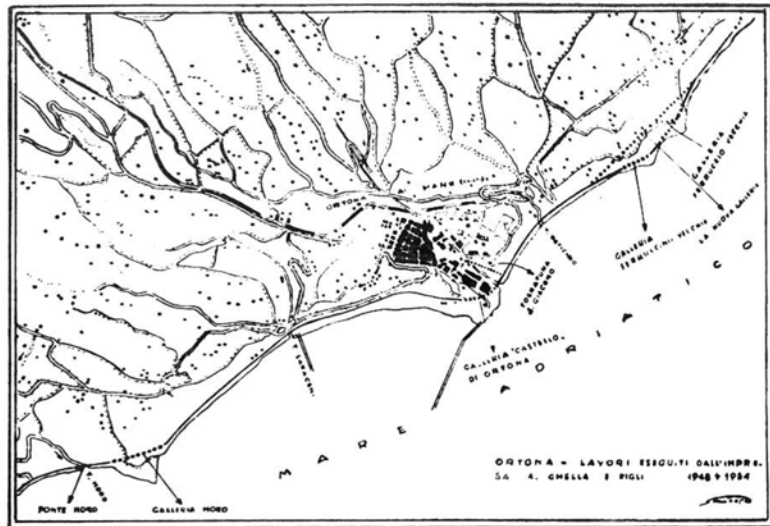


Figura 3. Planimetria della ricostruzione delle gallerie danneggiate tra il 1950 e il 1954.

La costa vesuviana

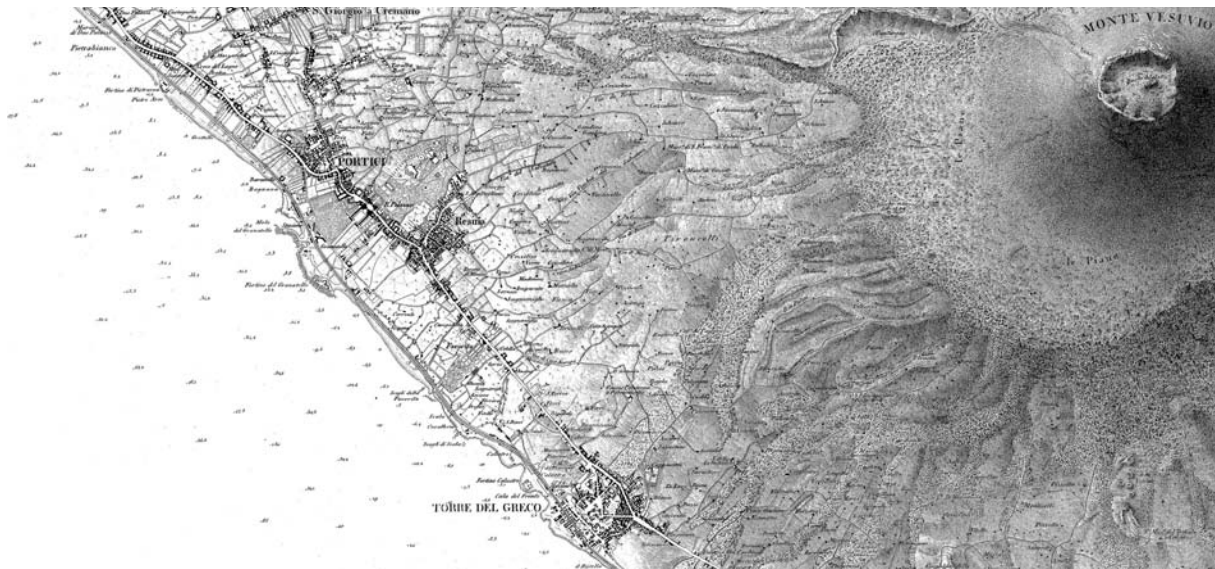


Figura 5, ROT, Reale Ufficio Topografico, particolare nell'area di Portici con la linea ferroviaria 1840 ca., collezione Vladimero Valerio.

Sulla linea costiera tra Napoli e Torre Annunziata corre quella che è stata la prima linea ferroviaria italiana², quel tratto tra Napoli e Portici che collegava la capitale del mezzogiorno d'Italia con una delle residenze reali. Un tratto ferroviario costruito a ridosso della spiaggia tra i giardini delle ville che affacciavano sul Miglio d'Oro e il mare. Questo territorio ha una struttura ordinata fatta dall'antica strada che conduceva alle Calabrie, parallela alla costa, e dalle sue ortogonali che scendevano dalle pendici del Vesuvio verso il mare. Una struttura riconducibile a pochi elementi derivati dall'orografia, che nel tempo ha generato un complesso e articolato

² Gamboni A. e Neri P. (1987), Napoli Portici, La prima ferrovia d'Italia 1839, Fausto Fiorentino Editrice, Napoli.

disegno del suolo, e straordinarie architetture come le ville attestate lungo il Miglio d'Oro, che si estendono verso il mare a o verso il Vesuvio. L'antica strada che corre tra il Vesuvio e il mare si dirama in prossimità dei centri urbani di Portici, Ercolano, Torre del Greco e Torre Annunziata. Le sue ortogonali sono fatte da strade, canali, divisioni fondiari, percorrono la naturale pendenza del terreno e derivano dal sistema idrografico superficiale con un disegno regolare, cresciuto e consolidato nel tempo.

L'intero sistema è stato messo in crisi dalla costruzione della linea ferroviaria, che negli anni si è trasformata in una barriera invalicabile, una cesura netta tra il mare e la città cresciuta occupando soprattutto gli spazi interstiziali. La linea ferroviaria che in origine si appoggiava con dei semplici binari tra i giardini delle ville e il mare, nel tempo ha provocato una vera e propria separazione fisica e una segmentazione del territorio attraversato. L'aumento delle dimensioni e del numero dei convogli, l'elettrificazione della linea, la costruzione di pali e catenarie, ha separato questo territorio straordinario dal suo mare, innescando un processo di degrado e di marginalizzazione. Il sistema territoriale si è trasformato da una spina aperta, a un sistema a fasce intercluse, con la generazione di spazi interstiziali chiusi che hanno innescato un processo di degrado e occupazione casuale del suolo. La spiaggia è rimasta inaccessibile e senza la necessaria manutenzione in molti tratti è sparita. In pochi anni uno dei territori più straordinari e ricchi si è trasformato in un banale spazio della contemporaneità, dove coesistono frammenti di città, spesso inaccessibili e abbandonati a se stessi.

In questo scenario è stata formulata l'ipotesi del declassamento dell'attuale ferrovia in una linea metropolitana regionale. La costruzione della linea ad AC/AV a est del Vesuvio che collega Napoli con Salerno, permette di liberare dai treni a lunga percorrenza l'antica linea. Paradossalmente l'ipotesi di riconversione in linea metropolitana che garantirebbe spostamenti più efficienti verso la città di Napoli, provocherebbe un rafforzamento delle barriere esistenti per la frequenza aumentata dei convogli e per l'adeguamento agli standard di sicurezza internazionali.

Uno dei fattori decisivi per il riequilibrio di questo territorio è rappresentato proprio dalla presenza delle devastanti barriere che hanno separato questo territorio dal suo mare, dal complesso di quelle strutture che impediscono fisicamente e visivamente di raggiungere la costa e il mare. Il riequilibrio e l'eliminazione delle barriere può avvenire in due soli modi: attraverso la completa eliminazione della infrastruttura di trasporto, o attraverso la sua riconversione in un sistema in grado di garantire la permeabilità della linea. L'occasione della riconversione potrebbe aprire degli scenari del tutto diversi con l'introduzione di una linea tranviaria o tram-treno, che preveda una flessibilità interna, che sia capace cioè di adeguare la velocità alle caratteristiche dei territori attraversati. In Europa, Karlsruhe, Grenoble, Strasburgo, hanno sperimentato negli anni efficienti sistemi di spostamento metropolitano tranviario in grado di viaggiare con velocità differenti in funzione del territorio attraversato.



Figura 6, Immagini di tram per mobilità leggera: Gerusalemme e Sassari.

L'ipotesi formulata è quella dell'introduzione di un mezzo con caratteristiche flessibili che possa ridurre la velocità nelle aree densamente urbanizzate, riducendo di conseguenza anche l'inquinamento acustico e l'impatto visivo; mezzi che siano in grado di comportarsi come tram nelle aree urbane, ed aumentare la velocità di marcia nelle aree periferiche riducendo i tempi di percorrenza. Una flessibilità e versatilità che consentirebbero in un solo colpo l'eliminazione delle barriere esistenti e di quelle probabili con la nuova metropolitana. Si potrebbe introdurre un sistema capace non solo di garantire un servizio di trasporto efficiente e capillare, ma anche la riapertura e la ricostruzione degli antichi rapporti tra il sistema costruttivo del territorio e il suo mare.

Il sistema di protezione trasportistica è direttamente dipendente dalla velocità del mezzo e dal grado di protezione della rete, infatti, nelle linee metropolitane il livello di protezione è totale proprio per raggiungere alte velocità di trasporto. Nel caso della costa vesuviana bisogna però considerare che la realizzazione di una rete metropolitana classica costituirebbe un vero e proprio duplicato di una linea esistente, la Circumvesuviana, che viaggia a una distanza dalla linea costiera compresa tra i 600 e i 1800 metri, costruita sulle pendici del Vesuvio. L'integrazione tra le linee esistenti andrebbe riconsiderata in un quadro complessivo in cui la Circumvesuviana

ha una capacità di trasporto e frequenze tipiche delle linee regionali, mentre la nuova linea costiera costituirebbe una linea metropolitana leggera con alta frequenza di fermate, utilizzabile anche a fini turistici.

Questi interventi possono inserirsi perfettamente negli scenari della trasformazione della città e dei territori in smart cities, cioè in ambienti urbani in cui si agisce direttamente per il miglioramento della qualità della vita, attraverso il miglioramento delle comunicazioni, dell'ambiente, dell'efficienza energetica e della mobilità.

Bibliografia

Farinelli F. (2004), *i Caratteri Originali del Paesaggio Pescarese*, Edizioni Menabò, Ortona.

Matvejević P. (1991), *Mediterraneo, Un nuovo breviario*, Garzanti, Milano.

Navarra M. (2003), "Parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina, Sicilia, in *Navigator – Velocità controllate*, n. 8, Editoriale Domus, Milano.

Pezza V. (2003), *Riconversione della linea FS costiera e riqualificazione della costa vesuviana*, Clean Edizioni, Napoli.

Pezza V. (2005), *Città e metropolitana – Vesuvio, Infrastrutture, Territorio*, Clean edizioni, Napoli.

Renna A. (1980), *L'illusione e i cristalli*, Clear, Roma.



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

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

Spazio pubblico e forma della città

Martina Orsini

Politecnico di Milano

DAStU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: martina.orsini@gmail.com

Abstract

Il conflitto tra obiettivi e scopi all'origine delle molte realtà economiche e di politiche urbane che partecipano al rinnovamento e all'evoluzione della città contemporanea porta a un'erosione progressiva dei valori connaturati allo spazio pubblico. Negli ultimi decenni ciò che emerge in molta della produzione progettuale è un'insufficiente presa di distanza critica a dinamiche di privatizzazione dello spazio pubblico sempre più pervasive e in grado di deformare, se non annullare - a tutte le scale -, il suo indiscutibile valore strutturante. Una rinuncia che si materializza nell'immediatezza destrutturata tipica degli spazi globali astratti di cui ci troviamo a fare esperienza quotidiana nelle nostre città e territori contemporanei, nella crescente incapacità di esprimere e rappresentare la complessità e la variabilità della società e, più criticamente, nella dissoluzione della forma stessa della città.

Parole chiave

spazio pubblico, città contemporanea, progetto.

Introduzione

Le riflessioni che propongo sono state oggetto dell'esperienza didattica svolta nel Laboratorio di Progettazione Urbana e Territoriale di cui sono docente¹. Durante gli ultimi due anni accademici si sono sperimentate forme e sistemi di spazio pubblico attraverso la progettazione in alcuni tessuti urbani milanesi compatti o di transizione con densità più rarefatte (fig. 1; 2; 3; 4). Si è voluto in particolare riflettere sulle potenzialità strutturanti dello spazio pubblico nella città e nel territorio contemporanei partendo dal delicato e dinamico rapporto con altri materiali che compongono lo spazio urbano e in un momento nel quale il tema del "collettivo" appare nuovamente al centro delle domande dei cittadini dopo un lungo periodo storico di esasperato privatismo. Fatti concomitanti all'esperienza didattica come le proteste dei movimenti della "Primavera Araba" o di "Occupy Wall Street", per citare i più famosi, e dove la ricerca di nuove identità politico-sociali o economiche da opporre allo *status quo* ha nuovamente spinto milioni di persone in luoghi collettivi fisici, hanno riportato l'attenzione su requisiti dello spazio pubblico nella città contemporanea che pensavamo quasi dissolti: la relazione e la mescolanza. Una significativa testimonianza di inaspettata vitalità che conferma la persistenza del valore archetipico dello spazio pubblico, insufficiente però a sottrarlo alle quotidiane e incessanti dinamiche di privatizzazione di cui è oggetto.

"The Fall of the Public (Man)"²

Le realtà economiche e i molti attori che partecipano al rinnovamento della città o alla costituzione di nuovi insediamenti propongono obiettivi e scopi che appaiono sempre più in contrapposizione ai valori connaturati dello spazio pubblico. Tale sovrapposizione, quando non predominio, ci sottopone l'erosione progressiva di un

¹ Laboratorio di Progettazione Urbana e Territoriale, Corso di Laurea Specialistica della Facoltà di Architettura delle Costruzioni, Politecnico di Milano.

² Il titolo del presente paragrafo riprende letteralmente quello del famoso saggio di R. Sennett di cui si rimanda alla bibliografia.

materiale urbano che, forse più di ogni altro, si trova oggi a sacrificare le sue valenze di tramite tra pluralità spaziali, culturali e sociali. E' entro la storica dicotomia tra spazio pubblico e privato o, per meglio dire, a partire dalla sua presunta fine, che larga parte della letteratura sul tema ha sviluppato le riflessioni più significative. Nel confronto tra forme di spazio pubblico passate e attuali si sono individuati i tratti di quella che, comunemente, viene considerata come una vera e propria crisi del concetto stesso di "collettivo". Anche se, riferendosi alle forme del privato e del pubblico – e alla natura degli spazi in cui si sono espresse – ne emerge in molti casi la consuetudine a considerarle come condizioni immobili nella loro epoca di appartenenza, compresa quella di cui stiamo facendo esperienza. L'intreccio tra pubblico e privato si è invece sempre definito attraverso catene evolutive complesse e, come tali, andrebbero sempre tenute sullo sfondo di ogni racconto, descrizione, interpretazione e progetto (Sennet, 1982). Il riferirsi ad esempio alla crisi, se non alla definitiva scomparsa, delle rigorose opposizioni sulle quali si fondava la città tradizionale quale causa che spiegherebbe le crescenti forme di privatizzazione dello spazio pubblico significa rimanere fissati a una visione del passato urbano caratterizzato da eccessiva linearità. E' innegabile che la contemporaneità abbia sgretolato i termini entro i quali si sono mosse le tradizionali antinomie pubblico/privato, interno/esterno, aperto/chiuso; ma è altrettanto vero che sui conflitti mai risolti, e sulla tensione costante generata da tali antinomie, si è sempre giocata l'articolazione dello spazio pubblico a tutte le scale e in tutte le forme di città nella storia (Arendt, 1964). La stessa promiscuità di usi presente negli spazi pubblici delle forme di città precedenti a quella contemporanea testimonia di dinamiche di sovrapposizione per certi versi anche più intense di quanto oggi non avvenga (Secchi, 2000).

Più che il ricorso all'individuazione di punti di rottura nel rapporto tra forma e significato dello spazio pubblico parrebbe invece appropriato intenderne le caratteristiche contemporanee come l'esito di un lento e progressivo processo di mancata modellazione nel tempo. E' la sfera pubblica in generale che a partire dalla caduta dell'*ancien régime* è apparsa sempre più deprivata di quei valori etici (e relativi conflitti) che troveranno successivamente nell'istituto della famiglia – quindi nella dimensione privata – il nuovo terreno di identificazione e successivo radicamento (Freud, 1930). La geografia pubblica, troppo spesso illusoriamente intesa come un *corpus* giunto intatto fino all'epoca contemporanea – per poi collassare all'improvviso in virtù di chissà quale evento, invenzione tecnologica o mano avida del mercato – si è lentamente smaterializzata dal suo interno offrendoci infine un guscio vuoto entro cui collocarci. La morte dello spazio pubblico è un fenomeno complesso. Quando inteso in modo semplicistico, i tentativi di risvegliarlo portano immancabilmente a soluzioni riduttive e inadeguate: il proliferare di spezzoni pedonalizzati nei nostri tessuti urbani come iniezioni di socialità a contrastarne l'autismo, o l'affermarsi di un'estetica della visibilità e della *beautification* nell'idea che ciò garantisca, di per sé, nuove forme di coagulazione fisica e sociale, sono alcuni tra i molti esempi di cui facciamo esperienza quotidianamente e che testimoniano dei vaghi e retorici tentativi di rianimazione in atto (Amendola, 2010; Koolhaas, 2006; Zoja, 2009).

E' nella mancata evoluzione dello spazio pubblico rispetto ad altri materiali della città, nell'abbandono più o meno consapevole di una sua necessaria e continua riconcettualizzazione progettuale che si è insinuata l'invasione di usi e forme autoreferenziali. I progetti e le realizzazioni che pure hanno cercato di esplorare nuove declinazioni di spazio collettivo in grado di interpretare i profondi cambiamenti che intercorrevano nella sfera pubblica sono spesso caduti nel dimenticatoio o, peggio, sono stati oggetto di fraintendimenti faziosi (Corboz, 1993; Secchi, 2000). Ripercorrendo gli schemi messi a punto da Chermayeff e Alexander circa le molte e sottili gradazioni che intercorrono tra pubblico e privato, le riflessioni sul potenziale del collettivo urbano minuto di Jan Gehl, il concetto di "soglia" magistralmente esplorato da Van Eyck o i molti progetti degli appartenenti al Team10, che a partire da complesse configurazioni ramificate di spazio collettivo modellavano interi *masterplan* - ma anche le molte *empasse* del Movimento Moderno, e che hanno avuto il grande merito di evidenziare i punti critici sui quali poter avviare nuove riflessioni - prevale il senso della sconfitta, dell'occasione progressivamente sfumata malgrado le fondamenta solide che si andavano creando.

Lo spazio pubblico non costituisce una realtà data, eppure larga parte della progettazione contemporanea pare adagiarsi entro questa ingenuità. L'arresto nella costruzione di una solida e innovativa cultura contemporanea dello spazio pubblico è rintracciabile nei molti progetti che si arenano in un'estetica dietro alla quale si apre il vuoto intellettuale su come oggi possa definirsi uno spazio della relazione. Come in certi render prospettici, dove nugoli di figurine umane doviziosamente selezionate a comporre quadri sociali rassicuranti illudono la committenza – e, forse, anche lo stesso progettista – di ravvivare attraverso il collage luoghi della cui anima non ci si è preoccupati di intendere.

Lo spazio pubblico, materiale urbano che, più di ogni altro, è in grado di dare forma alla città contemporanea, richiede un costante lavoro di sperimentazione che coinvolge a ogni scala, in ogni contesto – e per mano di tutti i suoi protagonisti e promotori – un difficile percorso di argomentazione, rappresentazione e riconcettualizzazione senza il quale le incessanti e nuove domande della società non trovano ascolto (Innerarity, 2008). E' raro fare esperienza di progetti di spazio pubblico che provino a farsi elemento strutturante di un "pieno", di una porzione della città esistente o anche di un grande vuoto che a sua volta lo contiene; o delle diversità sociali, fisiche, economiche e urbane di cui si trova a condensare per sua natura. Più sovente, accade di vederne declinate le potenzialità alla scala dell'intera città o del territorio in quel prevalere di "grandi" operazioni urbane di conversione o insediamento di funzioni "forti" e sulle quali si ripongono non sufficientemente disincantate speranze di trasformazioni urbane significativamente positive.

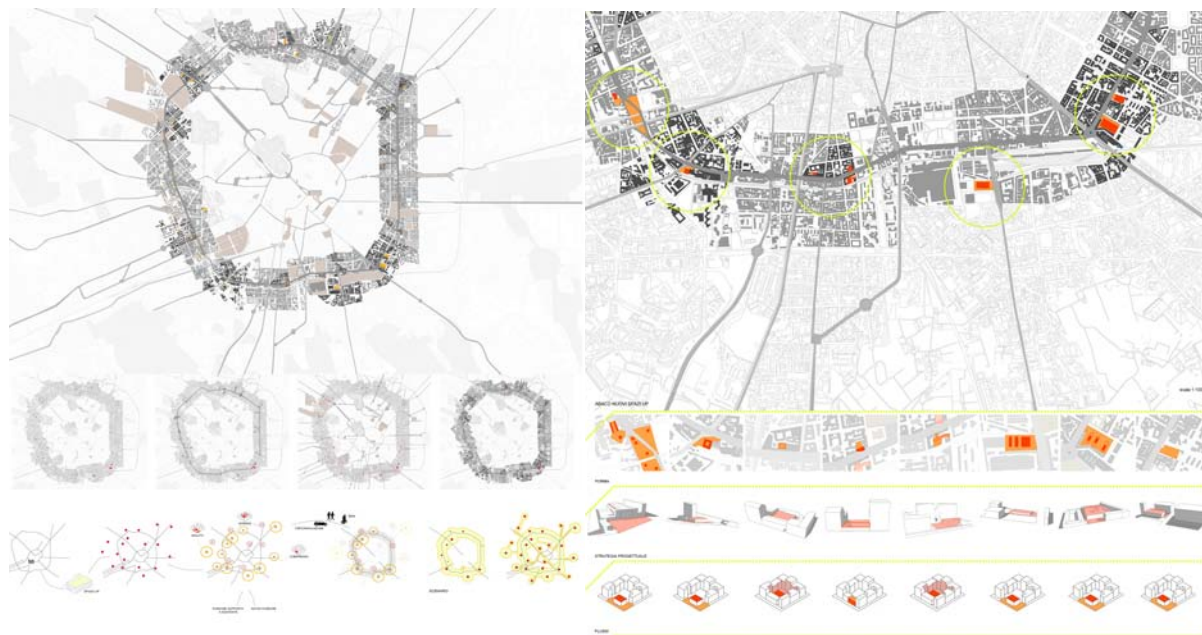


Figura 1. e 2. Circuito di potenziali spazi pubblici lungo la circonvallazione di Milano come sperimentazione di un dispositivo collettivo diffuso. Negli schemi: relazioni con le infrastrutture, con i punti emergenti della città esistente, con i tessuti urbani che li ospitano e le caratteristiche sociali e funzionali; scenari di diffusione nel tempo. Dal Laboratorio di Progettazione Urbana e Territoriale “AgorUP”, a.a. 2011-2012. Studenti: V. De Palo, S. Di Giuliano, M. Gatto Ronchero.

Forme di privatizzazione dello spazio pubblico

Lo spazio pubblico contemporaneo è soggetto a una serie di dinamiche legate soprattutto alla sua privatizzazione. Appare profondamente mediato dal mercato e da logiche di consumo che ne definiscono forma, funzionamento e, nella maggior parte dei casi, la stessa ragione d’essere e d’essere concepito in un determinato contesto urbano o territoriale. La coesistenza forzata di elementi incoerenti, la coincidenza tra la figura del cittadino e quella del consumatore, la replica globalizzata di dispositivi spaziali che definiscono lo spazio pubblico ovunque allo stesso modo, la banalizzazione dei rituali che vi si svolgono costituiscono il terreno fertile nel quale prende forma la rinuncia a impegnarsi in configurazioni spaziali in grado di inserirsi, reinterpretandoli, entro i caratteri e le potenzialità della città contemporanea. Un’astensione che sfocia nell’immediatezza destrutturata tipica degli spazi globali astratti di cui ci troviamo a fare esperienza quotidiana nelle nostre città (Baumann, 2010; Sassen, 2008). Una rinuncia, anche etica, di parte del campo della progettazione e dei suoi protagonisti dove la ripetitività garantisce riconoscibilità spacciabile magari per stile. Vantaggi che si estendono, rimodellandosi secondo esigenza, anche ad altri attori abitualmente coinvolti nella definizione e nella promozione di spazio collettivo nelle nostre città, contribuendo a regalare la falsa illusione di una moltitudine di dialettiche coinvolte e attive nel dibattito su scelte urbane da intraprendersi. Ciò che appare certo, è che la competizione tra economia, estetica e interessi locali trova sempre più facilmente un accordo per uno spazio destrutturato e astratto.

Ci sono alcuni requisiti di base ai quali lo spazio pubblico così concepito deve rispondere. Il depotenziamento dei gradi di conflittualità insiti in ogni ambito collettivo è fra questi: un vero e proprio regime di sicurezza che deve essere garantito da forme di controllo di ciò che avviene in quegli spazi. Al di là delle modalità di sorveglianza fisica dello spazio pubblico, e che pure giocano un ruolo cruciale, mi pare qui più interessante citarne la bulimia funzionale, intendendo con ciò il non lasciare possibilità di usi improvvisabili e autodeterminati. Il disegno dettagliato, quasi ossessivo, di ogni metro del collettivo a definire comportamenti prevedibili (sedersi, camminare, sostare, mangiare, comprare, divertirsi, ecc.) e possibilmente “attivi”. La socializzazione con gli estranei o l’individualità inattiva – come stare seduti a leggere o a pensare – sono comportamenti che distolgono dal consumo, tanto da radicare nell’immaginario collettivo un’idea di qualità dello spazio pubblico commisurata alla quantità di attività che è in grado di offrire. In questo riaffermarsi continuo di dominanti, “ripetizione” e “omologazione” giocano un ruolo fondamentale in termini di meccanismi identitari sui quali modellare gli ambiti urbani dedicati alla collettività (Bollas, 2009).

Ma privatizzazione dello spazio pubblico è anche il rovesciamento della dimensione privata in quella pubblica e il suo opposto, dinamica che interagisce con il commercio e le sue regole. L’individualismo che connota l’uso degli spazi collettivi contemporanei e la corrispettiva condivisione pubblica, seppur virtuale, del privato finiscono per alimentare un corto circuito perenne che porta a continui e reciproci impoverimenti tra i due ambiti. Se la progettazione dello spazio pubblico nella città contemporanea presuppone forme di cui

usufruiscono una moltitudine di persone che non ambiscono a entrare in contatto tra loro, quello dell'abitazione privata domanda l'annullamento di separazioni con l'esterno tramite la connessione continuata – e virtualissima – con il mondo e la più ampia delle collettività possibili e immaginabili. Non è un caso che la stessa domanda di abitazione oggi prediliga lo spazio interno senza confini, dove le attività dell'abitare, ma anche del lavorare, si possano fondere tra loro fino a rendersi indistinguibili. In questo nuovo ambito spaziale, dove il privato è pubblico e il pubblico è privato, ha luogo una delle espressioni più evidenti dell'antisocialità e del narcisismo propri della società contemporanea (Giddens, 1999; Zoja, 2009).

Ristabilire lo spazio pubblico entro una nuova dimensione di reciprocità fisica e sociale comporta la ripresa di un attento e paziente lavoro di riconcettualizzazione che spinga verso l'esplorazione di dispositivi progettuali in grado di stabilire legami pertinenti all'eterogeneità e alla frammistione proprie della città e del territorio contemporanei. Compito non semplice dato che il frammento, figura che, a ogni scala, caratterizza non solo i tessuti urbani ma l'assetto stesso dell'intera società, è animato da una forte componente di omogeneità. I meccanismi di coagulazione dello spazio pubblico non possono dunque limitarsi a un'ipotetica operazione di ricucitura tra pluralità differenti ma devono estendersi all'approfondimento anche di forme della discontinuità connotate, però, da forti capacità d'interazione e dialogo in grado di emanciparci da una privatizzazione che, prima che commerciale o economica, è divenuta di natura soprattutto culturale.



Figura 3. e 4. Progetto di riuso a scopi pubblici delle coperture piane di edifici commerciali nel tessuto di transizione tra Milano compatta e il Parco sud lungo la cinta ferroviaria: tassonomia di rapporti con la maglia infrastrutturale; declinazioni del valore in termini di nodo; potenzialità. Nell'approfondimento progettuale a destra, il tema della rampa d'accesso come forma per la modellazione dello spazio al suolo sopraelevato e del volume. Studenti: M. Bramanti, B. Galimberti, A. Rossi.

Spazi pubblici destrutturanti nella città compatta e diffusa: alcune immagini

La destrutturazione di cui sono portatori gli spazi pubblici oggetto di dinamiche di privatizzazione agisce non solo all'interno del singolo intervento ma, più criticamente, contribuisce alla dissoluzione della forma stessa della città: l'omologante concezione che ne è all'origine determina bruschi arresti nel dialogo con gli altri materiali urbani, i suoi molteplici tipi di abitanti, le caratteristiche e le potenzialità latenti di uno specifico luogo. E' soprattutto l'evoluzione di questa dinamica a destare preoccupazione: se prima si trattava di peculiarità proprie dei soli contenitori atipici nei quali progressivamente si sono andate spostando, risignificandosi, pratiche della sfera collettiva, la concezione omologante che ne è alla base si è successivamente diffusa, estesa e ramificata nei tessuti urbani compatti attraverso nuove formule spaziali.

Ne è parte il processo di svuotamento in serie degli edifici storici lungo le vie centrali delle città occidentali, con il rovesciamento degli interni sventrati su strada nella nota sequenza di marchi globalizzati che portano a una vera e propria smaterializzazione dei fronti nel solco del medesimo tipo di *boulevard* urbano replicato ovunque nel mondo. Le stesse regole di prossimità dei marchi, comuni a ogni città, si sono costituite come vere e proprie mappa mentali dello shopping.

Alla stessa dinamica appartiene la concezione e composizione di spazio pubblico proprio di molti degli interventi di recupero e rilancio urbani di cui il regime di competizione vigente spinge all'adozione città di grandi e medie dimensioni. *Docklands*, ex-aree industriali, scali ferroviari dismessi o aree fieristiche cadute in disuso sembrano pescare in un immenso catalogo mondiale di oggetti architettonici, tipi di suolo, materiali e funzioni con il solo obiettivo di comporre immagini di spazio collettivo contemporaneo da vendersi sul mercato dell'attrattività urbana e attenti a ricalcare fedelmente un'iconografia riconoscibile per chi acquista. I *non-lieux* a scala urbana che in tal modo calano nei tessuti della città consolidata – e nell'immaginario collettivo – rendono le parti di città preesistente che si trovano a contenerli come retri, spazi parassitari, specchi di un dialogo interrotto.

Nell'*habitat* contemporaneo a bassa densità da più di due decenni la progettazione ha prodotto significative sperimentazioni sullo spazio pubblico come punto di partenza per declinare nuovi paesaggi urbani. Materiali come l'infrastruttura o lo spazio aperto residuo hanno raccolto alcune istanze del collettivo interagendo in modo fertile con la scala vasta. Lo spazio pubblico è diventato uno straordinario strumento per cercare di disegnare e definire conurbazioni complesse e frammentarie, inserendo linee di forza capaci di romperne la ripetitività. La sfida qui appare maggiore, perché è in questo tipo di città che si trovano le più profonde resistenze a uscire dalla *mixofobia*, a staccarsi dalle politiche sull'identità nelle quali una società ha creduto di riconoscersi e che hanno reso questi territori – in contrasto con l'eterogeneità di cui sono portatori – campo della privatizzazione minuta, dell'indifferenza alla costruzione di una qualsiasi forma di urbanità condivisibile, della discontinuità come pericolo da cui guardarsi e mai come potenzialità. Alla scala ravvicinata, quella dei confini tra gli oggetti, dei camminamenti pedonali inesistenti, delle aree di parcheggio come isole nel nulla, delle strisce di spazio indefinito tra un recinto e l'altro, delle *gated communities*, alla scala cioè di quel paesaggio autistico costruitosi lentamente e ostinatamente aggrappato al proprio giardino come spazio "collettivo", eventuali meccanismi di coagulazione fisica e sociale proponibili dal progetto toccano aspetti sociali rigidissimi che ci restituiscono, in modo ancora più evidente a rispetto alla città compatta, la portata dell'impegno culturale necessario a mettere in discussione la privatizzazione dello spazio pubblico contemporaneo.

Bibliografia

- Arendt H. (1964), *Vita Activa. La condizione umana*, Bompiani, Milano.
- Amendola G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Laterza, Roma-Bari.
- Bauman Z. (2010), *L'etica in un mondo di consumatori*, Laterza, Roma-Bari.
- Bollas C. (2009), *Il mondo dell'oggetto evocativo*, Astrolabio, Roma.
- Corboz A. (1993), "Avete detto "spazio"?", in *Casabella*, n. 597-598, pp 20-23.
- Freud S. (1930), *Das Unbehagen in der Kultur*; ultima ed. italiana (2010), *Il disagio della civiltà*, Einaudi, Torino.
- Giddens A. (1999), *Identità e società moderna*, Ipermedium Libri, Napoli.
- Harvey D. (2006), "The Political Economy of Public Space", in Low S., Smith N., *The politics of Public Space*, Routledge, New York, NY.
- Innerarity D. (2008), *Il nuovo spazio pubblico*, Meltemi Editore, Roma.
- Koolhaas R. (2006), *Junkspace*, Quodlibet, Macerata.
- Sassen S. (2008), *Territory, Authority, Rights: form Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press, Princeton.
- Secchi B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari.
- Sennett R., (1974) *The Fall of the Public Man*, by Richard Sennett; ed. italiana (1982), *Il declino dell'uomo pubblico*, Bompiani, Milano.
- Weber S. (2001), "Replacing the Body: an Approach to the Question of Digital Democracy", in Henaff M., Strong T.B., *Public Space and Democracy*, University of Minnesota, Minnesota.
- Zoja L. (2009), *La morte del prossimo*, Einaudi, Torino.



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

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

La realizzazione degli spazi pubblici in un asse emblematico colpito da un evento sismico: un caso di rigenerazione incompiuta

Marichela Sepe

CNR-Irat

Università di Napoli Federico II, Dipartimento di Architettura DiARC

Email: marisepe@unina.it

Tel. 081.2538818/fax 081.3606885

Abstract

Il contributo intende illustrare un caso studio di ricostruzione post-sisma relativo all'asse Market Street di San Francisco (CA), che, a causa di effettive problematiche urbane dovute alla notevole estensione dell'asse (5km), al suo orientamento planimetrico e ai diversi tempi in cui la ricostruzione è avvenuta, non si è pervenuti ad un'idea forte e caratterizzante per tutta la strada, in grado di riportarla ad essere un asse emblematico di San Francisco. Ciò si evidenzia in particolare in merito agli spazi pubblici, realizzati solo per valorizzare uffici di rappresentanza di società e banche del Financial District, ma spesso privi di panchine, usati solo da senzatetto, o, in diversi tratti, del tutto assenti. Si proporranno a riguardo gli interventi per una rigenerazione di questo luogo individuati utilizzando il metodo PlaceMaker in cui sono emersi i molteplici caratteri di Market Street e l'idea di una strada che, pur rafforzando il suo valore di asse unico, è adatta alla specializzazione di diversi settori (area finanziaria, arte e cultura, etc...) e alla realizzazione di spazi pubblici di qualità.

Parole chiave

Rigenerazione, spazi pubblici, identità dei luoghi

Ricostruire lo spazio pubblico dopo un sisma

Il terremoto, così come in generale le catastrofi naturali, costituisce un evento sismico che provoca in tempi molto brevi un elevato numero di vittime e danni spesso irreparabili non solo a singoli manufatti, ma ai luoghi e alla vite delle persone.

Gli spazi pubblici, in particolare, dove si esprime con evidenza la vita sociale di una comunità, vengono improvvisamente distrutti e quindi sottratti alla cittadinanza creando vuoti e spazi in attesa.

Le ricostruzioni, nonostante la possibilità di avvalersi di esperienze precedenti, spesso si focalizzano soprattutto sugli aspetti di prima necessità della popolazione colpita non affrontando il problema degli effetti sul lungo termine che determinate decisioni possono provocare su chi tornerà a vivere quei luoghi. Temi quali identità dei luoghi, spazi pubblici, luoghi di socializzazione possono essere messi in secondo piano rispetto alle esigenze economiche e abitative, che se, senza dubbio, importanti, tuttavia non sono in grado di riportare in vita memorie, percorsi, consuetudini (Pantelic, undated).

Al fine di realizzare luoghi per le persone (Cabe, Detr, 2000), gli spazi pubblici vanno progettati nell'ambito di un disegno complessivo, ponendo attenzione all'uso che se ne avrà in quello specifico territorio. Ciò si rende ancora più necessario dopo un evento quale il sisma dove la ricomposizione dei luoghi per la socializzazione (Appleyard, 1981; Bain, et al., 2012; Carmona, et al., 2010; Evans, et al., 2011; Friedmann, 2010; Gehl, 2010) diventa momento importante del processo di ricostruzione e rigenerazione del territorio e della sua comunità.

Alla questione ci aggiungono ulteriori problematiche quando ad essere interessato dall'evento sismico è un luogo emblematico per la città, come nel caso di Market Street a San Francisco, che costituisce l'unico vero asse della città che congiunge la collina con il mare e con il quale quasi tutte le strade, per il particolare orientamento planimetrico, entrano in relazione.

Partendo da queste premesse, il contributo intende presentare il caso studio di Market Street a San Francisco che verrà analizzato con le diverse modalità di lettura, interpretazione, progettazione dei luoghi previsti dal metodo PlaceMaker, particolarmente attento all'identità dei luoghi (Sepe, 2009-2013). PlaceMaker è un metodo di analisi

e progettazione del territorio che ha lo scopo di consentire l'individuazione degli elementi che non sono riconoscibili attraverso cartografie di tipo tradizionale e che costituiscono l'identità contemporanea dei luoghi, e l'individuazione di opportuni interventi progettuali per la sua tutela e valorizzazione sostenibile. Il metodo, attraverso un protocollo rigido e flessibile (vedi schema in Fig. 1) ad un tempo, raccoglie, elabora e ricostruisce i dati derivanti da un'analisi anticipatoria, diversi tipi di rilievi, un'analisi di tipo tradizionale, e due questionari posti agli utenti dei luoghi. Il risultato è costituito da due mappe complesse, una di analisi e una di progetto che rappresentano rispettivamente l'identità dei luoghi e gli interventi per la sua valorizzazione.

Il contributo presenta a riguardo le tre fasi di progetto, l'individuazione delle risorse identitarie, il questionario di progetto e gli interventi di progetto e le osservazioni conclusive sul caso studio, dove emergeranno gli argomenti messi in campo dallo studio: il tema degli spazi pubblici, intesi quale elemento di qualità di un progetto di rigenerazione urbana; il rapporto tra ricostruzioni post-terremoto ed identità dei luoghi; le questioni legate agli assi stradali emblematici e all'idea di strada-luogo (Friedmann, 2010; Fyfe, 1998; Lynch, 1960; Madanipour, 2003; Oc, et al., 1997; Zukin, 1991).

	PHASE	OBJECTIVES	ACTIONS	PRODUCTS
ANALYSIS	0	Construction of the analysis grid	Choice of categories Choice of parameters Choice of significant days Choice of time slices	Database grid
	1	Anticipatory analysis	Preliminary observations made prior to the first inspection of the place	Map of the preliminary ideas of the place
	2	Perceptive and denominative description of the elements	Denominative survey	Map visualizing the results obtained from the survey
			Perceptive survey	
			Graphical survey	
			Photographic survey	
3	Identification with traditional cartography of the elements required for area description	Analysis of traditional planimetry at urban scale	Map with the components of the site deduced from analysis of traditional maps	
		Analysis of traditional planimetry at territorial scale		
4	Identification of place elements perceived by users of places	Questionnaire for visitors to the place	Map visualizing the results of the questionnaire	
5	Processing the collected information	Overlay of the maps with the different elements observed from the anticipatory and effective analysis	Graphic system construction	
		Check of the different elements observed from different analysis tools	Complex map of analysis	
DESIGN	6	Identification of identity resources	identification of the identity potential identification of identity problems identification of identity qualities	Map of identity resources
	7	Identification of identity resources by users of places	Questionnaire for visitors to the place	Map visualizing the results of the questionnaire
	8	Identification of the project proposal	Overlay and elaboration of data collected	Graphic system construction
Definition and localization of design intervention			Complex map of identity project	

Figura 1. Schema del metodo PlaceMaker

La rigenerazione di Market Street

Il caso studio di ricostruzione post-sisma (del 1906 e in parte del 1989) relativo all'asse Market Street, riguarda una strada che, anche a causa di effettive problematiche urbane dovute alla notevole estensione (5km), all'orientamento dell'asse nella città e ai diversi tempi in cui la ricostruzione è avvenuta, non si è pervenuti ad un'idea forte e caratterizzante, in grado di riportarla ad essere un asse emblematico di San Francisco. La realizzazione di un disegno dell'intera Market Street, che non avesse tenuto solo in conto gli aspetti economici (la costruzione del Financial District), ma la vivibilità e la bellezza di questo luogo avrebbe determinato un processo di rigenerazione compiuto e di successo e ottenuto un radicamento della sua identità sul territorio. Ciò si evidenzia in particolare in merito agli spazi pubblici, realizzati solo per valorizzare uffici di rappresentanza di società e banche, ma spesso privi di panchine o usati solo da senzatetto, o, in diversi tratti, del tutto assenti.

Nello studio dell'intero asse emergono diversi "caratteri" che hanno portato all'idea di una strada adatta ad una "specializzazione" di diversi settori (area finanziaria, arte e cultura, etc...) e alla creazione di spazi pubblici di qualità. La specializzazione è vista all'interno di un progetto che tende a rafforzare, pur preservandone i molteplici tratti identitari, Market Street come asse unico e fortemente rappresentativo della città e completare il processo di rigenerazione mai del tutto concluso (Sepe, 2013).

L'individuazione delle risorse identitarie

La mappa complessa della fase 5 (Fig. 2) rivela un luogo con diverse disomogeneità. L'individuazione delle risorse identitarie che si effettua nella fase 6 del metodo PlaceMaker è effettuata attraverso l'interpretazione di questa mappa con particolare attenzione alle criticità, problematicità, potenzialità identitarie che si evincono.

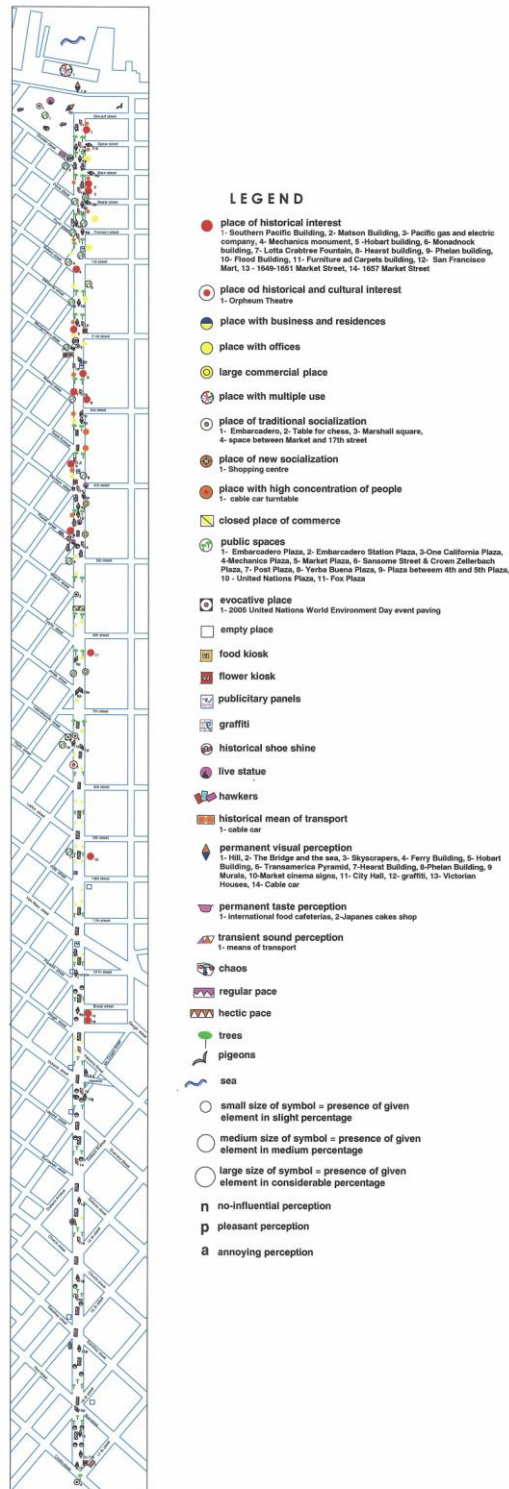


Figura 2. Market Street, San Francisco, mappa complessa di analisi

Le criticità di Market Street riguardano innanzitutto l'osservazione che l'asse appare diviso in due parti. Il tratto da Powell ad Embarcadero, che confina con il mare, è molto diverso da quello da Powell a Castro, che confina sulla collina.

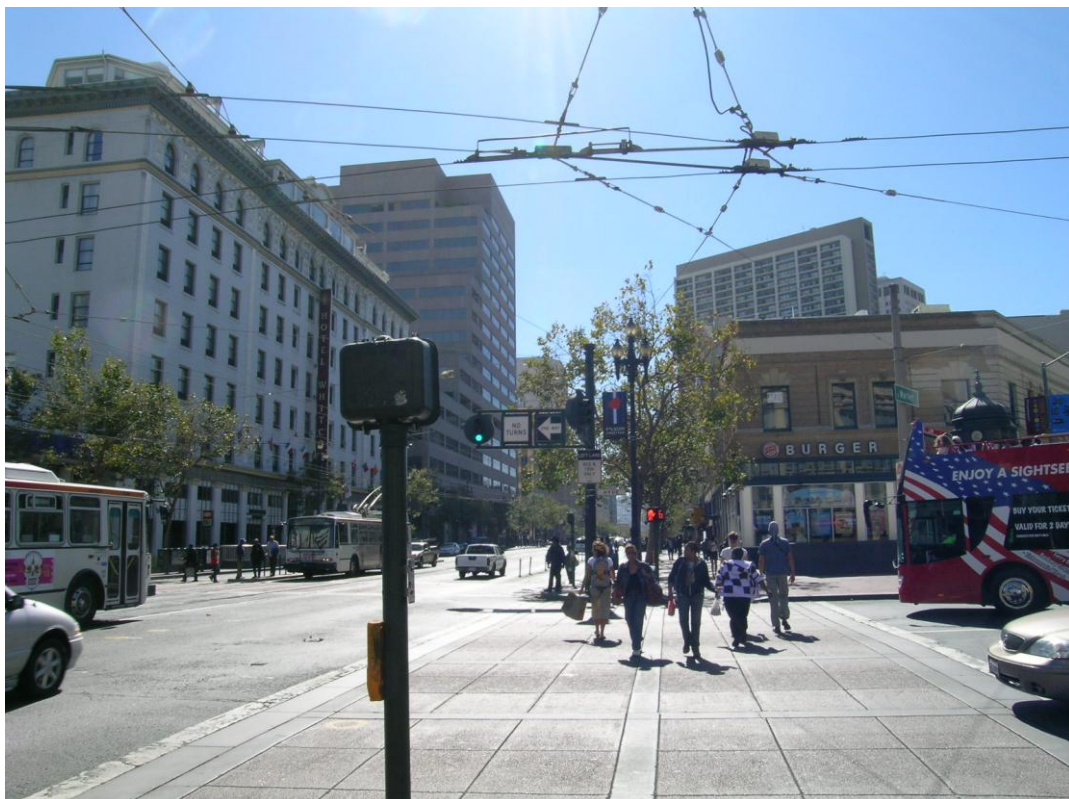


Figure 3 e 4. Market Street, San Francisco, dettagli dei due tratti dell'asse

La ricostruzione avvenuta dopo il terremoto del 1906 ha privilegiato il tratto Powell-Embarcadero dove gli edifici storici sono stati recuperati o ricostruiti, sono stati realizzati nuovi edifici e grattacieli e sono stati creati diversi spazi pubblici. Nel tratto Powell-Castro, invece, diversi edifici sono in stato di non sufficiente manutenzione, alcuni con graffiti non decorativi. La discontinuità tra le due parti di Market street è accentuata anche dai lunghi attraversamenti che caratterizzano il tratto Powell-Castro, che fanno perdere la percezione di

asse. Un'altra criticità è costituita dalla poca presenza di spazi pubblici nel tratto Powell-Castro che non consente di utilizzare più attivamente la strada. La presenza di molti negozi chiusi, in alcune parti di questo tratto – oltre a diversi vuoti con verde incolto o sterrati - conferisce un aspetto di disuso che attira diversi senz'altro. Non ultimo il problema del traffico veicolare in alcuni tratti molto sostenuto, tanto da rendere fastidiosa la percezione acustica. Inoltre, la vera criticità è l'anonimità e la mancanza di una forte identità che caratterizzi questa strada, in grado di renderla luogo di particolare interesse per locali e turisti, così come altri luoghi di San Francisco.

In relazione alle potenzialità, diversi sono gli aspetti che sono stati evidenziati dall'analisi. Market street è una strada con ampia sezione e larghi marciapiedi, tranne nella parte finale verso il Castro dove si restringe. È una strada che nel tratto Powell-Embarcadero è molto utilizzata per il suo quartiere finanziario, per la presenza del Ferry Building e dell'Embarcadero e per la presenza di alcuni grandi magazzini.

La piazza davanti al Ferry Building è un'ampia piazza ma in diversi tratti non è usata o usata da stand per venditori ambulanti posti in maniera caotica. La Embarcadero Plaza e la Hallidie Plaza, costituiscono in effetti due "porte di ingresso" a Market street. La prima ha un ruolo primario di accesso dal mare verso la montagna, che, seppur ampio, risulta non ben organizzato, nonostante la presenza di belle sculture e fontane, sedute e alberi, tanto da essere un luogo soprattutto di passaggio e occupato da venditori ambulanti con i loro stand che continuano anche nella parte di Market tra Drumm e Davis street. La Hallidie Plaza è utilizzata soprattutto nell'incrocio con Powell street dove si concentrano artisti di strada e venditori ambulanti.

Oltre a quelli appena citati, il tratto Powell-Embarcadero presenta molti spazi pubblici, di cui però la maggior parte sono poco utilizzati o per la mancanza di panchine o per la prevalente presenza di ombra o perché di fatto non sono rivolti verso punti di interesse della strada. Vi sono diversi monumenti che sembrano passare inosservati e che potrebbero essere più adeguatamente valorizzati. Questi includono: la Latta's fountain, la Plaque to Robert Frost, la Liberty bell slot machine. Inoltre, nel tratto Powell-Castro, incroci e spazi vuoti costituiscono da una parte delle criticità ma dall'altra potrebbero rappresentare il luogo dove realizzare gli spazi pubblici che mancano. Diverse ed alcune di grande effetto sono le percezioni visive che potrebbero essere valorizzate. Le percezioni dei grattacieli insieme ai Flatiron e agli edifici storici sono sicuramente di interesse per la scena urbana. La vista del Ferry Building da un lato e della collina dall'altra costituiscono un'ulteriore gradevole percezione. Allo stesso modo anche nel tratto Powell-Castro vi sono percezioni visive tra cui quella della Hibernia Bank gradevoli e poco valorizzate. Infine, la vicinanza di Market street con diversi luoghi quali il City Hall è una notevole risorsa che, se ben utilizzata, aumenterebbe l'attrattiva e l'utilizzo di questa strada.

Sempre nel tratto Powell-Castro vi sono diversi edifici storici di interesse, tra cui il Furniture and Carpets Building, ma poco utilizzati o in disuso e in scarso stato di manutenzione.

Molte infine sono le qualità rilevate con il PlaceMaker. Innanzitutto la posizione dell'asse che fa incrociare Market street con molti altri assi della scacchiera di San Francisco, rendendo la strada un asse privilegiato. Poi il fatto di essere l'unica strada che connette il mare alla collina. Molti sono inoltre i mezzi di trasporto che consentono di accedere e percorrere agevolmente questa strada.

In Market street, in entrambi i lati, vi sono edifici storici in buono stato di manutenzione che sono inseriti nell'elenco dei siti storici e dei landmarks di San Francisco. Questi elenchi includono anche monumenti e fontane. Ci sono inoltre diversi edifici storici e case vittoriane (queste ultime nel tratto Powell-Castro) non inclusi negli elenchi ma che sono comunque di interesse storico. L'edificio del Ferry Building è stato ben recuperato e ben utilizzato con ristoranti e negozi tipici e lo spazio verso il mare consente una bella prospettiva dell'ambiente circostante.

Riguardo agli aspetti costruttivi della strada, in particolare il tratto Powell-Embarcadero presenta buone qualità di materiali e generalmente un buon disegno degli spazi pubblici. Market street è totalmente alberata e ci sono anche altri punti verdi. Vi sono inoltre due fermate dello storico Cable car: in Powell - dove c'è anche il cable car turntable- e in California street, le quali oltre a consentire l'utilizzo del tipico mezzo di trasporto, attirano la visita di molte persone. Alcuni tratti di Market street presentano una corsia per le biciclette.

Le altre peculiarità includono i tipici lustra scarpe nel tratto Powell-Embarcadero che, con i loro originali stand, danno colore alla strada. Si osserva inoltre in Powell-Castro la presenza di negozi con prodotti particolari e novità di vario genere e ristoranti internazionali. Questi, se inseriti in un contesto complessivo più vivibile per i pedoni, potrebbero aumentare l'attrattiva della strada. Infine, vi è la presenza di alcuni musei e teatri.

Il questionario di progetto

Il questionario di progetto, relativo alla fase 7 del metodo, è stato organizzato basandosi sulle idee emerse nel corso dell'individuazione delle risorse identitarie.

Esso è composto di 10 domande, di seguito indicate insieme ad una sintesi delle risposte, relative a possibili interventi per completare il processo di ricostruzione e ridare a Market street il suo ruolo di asse forte ed emblematico della città. Gli intervistati - circa 30 - sono stati gli utenti della strada di età compresa tra i trenta e i sessanta anni. Le nazioni di origine sono state gli USA e il Mexico e la lingua utilizzata l'inglese.

0. Età, nazionalità

1. Perché viene in questa strada?
2. Cosa ne pensa della qualità di questo luogo?

3. Cosa ne pensa della percezione di Market Street come un asse unico?
4. Cosa ne pensa circa il recupero degli edifici storici nell'area di Powell-Castro?
5. Ha notato gli edifici storici, le fontane, le placche storiche e le case vittoriane?
6. Cosa ne pensa di valorizzare i differenti caratteri della strada?
7. Si è mai sentito in pericolo in qualche punto?
8. Cosa ne pensa di creare nuovi spazi pubblici, valorizzare quelli già presenti e inserire più spazi verdi?
9. Cosa ne pensa di realizzare un unico disegno di arredo urbano in entrambi i tratti Powell-Castro e Powell-Embarcadero?
10. Cosa ne pensa di migliorare la circolazione pedonale e ciclabile, nonché quella carrabile?

Riguardo alla prima domanda, *perché viene in questa strada?*, la risposta prevalente è stata "per lavoro". Questa risposta l'ha fornita oltre la metà degli intervistati indipendentemente dall'età e dalla nazionalità. La restante parte ha risposto per shopping o semplicemente per camminare. Una residua parte ha risposto per visitare la città. Rispetto alla domanda sulla *qualità di Market street* (seconda domanda), la risposta è stata univoca. Gli intervistati hanno risposto che la qualità del tratto Powell-Embarcadero è buona, mentre quel del tratto Powell-Castro è generalmente non buona. Molti degli intervistati hanno però aggiunto che nel tratto Powell-Castro ci sono molti edifici, negozi e ristoranti di interesse.

In merito alla domanda sulla *percezione di Market street come asse*, quasi tutti hanno dato risposta positiva, in particolare per quello che concerne gli intervistati che lavorano in questa strada o sono venuti per shopping. Alcuni hanno anche mostrato nell'intervista di percepire il valore storico di questo asse. Una minore percentuale non era consapevole della lunghezza dell'asse, ma pensava che Market street riguardasse solo il tratto di strada che stava percorrendo.

Alla domanda *ha notato gli edifici storici, le fontane e le placche (quali ad esempio la Robert Lee Frost plaque) e le case vittoriane?*, gli intervistati hanno dato risposte piuttosto diverse tra loro. Se una buona percentuale ha risposto che in generale aveva notato la presenza di edifici storici, solo una parte molto esigua aveva fatto caso alle fontane, alle sculture e alle case vittoriane del tratto Powell-Castro.

In relazione alla domanda sul *valorizzare i differenti caratteri della strada*, le persone intervistate hanno dato generalmente una risposta positiva. Alcuni, in particolare quelli che meno avevano fatto caso alla presenza di monumenti, hanno risposto che non sapevano dare una risposta.

Riguardo alla domanda se si *sentono in pericolo in qualche punto*, la maggior parte delle persone hanno risposto di sentirsi in pericolo solo nel tratto Powell-Castro. Una residua parte ha risposto di sentirsi in pericolo anche nell'altro tratto, soprattutto nei giorni festivi, perché poco frequentato.

Riguardo alla richiesta di *creare nuovi spazi pubblici e introdurre più verde* le persone sono state tutte d'accordo. La maggior parte degli intervistati ha però aggiunto che avrebbe voluto in particolare più sedili pubblici.

Riguardo alla domanda concernente *realizzare un unico disegno di arredo urbano* in entrambi i tratti Powell-Castro e Powell-Embarcadero, le persone intervistate hanno generalmente risposto di essere d'accordo. E, infine, riguardo ad inserire una corsia per ciclisti e migliorare la circolazione dei pedoni, tutti sono stati d'accordo. Molti hanno aggiunto che bisognerebbe ridurre il traffico veicolare.

Ricostruire l'identità di Market Street

L'ultima fase riguarda la sovrapposizione dei dati delle precedenti tre fasi e l'individuazione delle proposte progettuali. Gli interventi di progetto che sono stati individuati con PlaceMaker sono tesi a rendere questa strada un luogo per le persone invece che una strada, come accade in diversi punti, solo di collegamento (Kent, 2008).

Essi riguardano: *Rafforzare la continuità dell'asse*, *Disegnare "i caratteri"*, *Valorizzare gli elementi identitari*, *Creare connessioni*, *Realizzare e valorizzare spazi pubblici*, *Migliorare la mobilità*.

Il primo intervento è *Rafforzare la continuità dell'asse*. Market street è uno degli assi che segna in maniera forte il tessuto urbano di San Francisco. Camminando oggi per Market street, mentre nel tratto Powell-Embarcadero si osserva la continuità dell'asse, nel tratto Powell-Castro non si percepisce, rendendo molto difficile in alcuni punti capire che è un'unica strada. La prima azione a riguardo è realizzare un disegno unico con elementi urbani, sculture etc. che interessa tutta Market street; la seconda azione è realizzare un disegno dell'illuminazione che faccia leggere l'asse da diverse angolature e prospettive; la terza azione è realizzare un disegno teso a diminuire le distanze di attraversamento in prossimità degli incroci sul tratto Powell-Castro e, dove possibile, uniformare con il tratto Powell-Embarcadero l'ampiezza della sezione dedicata ai pedoni.

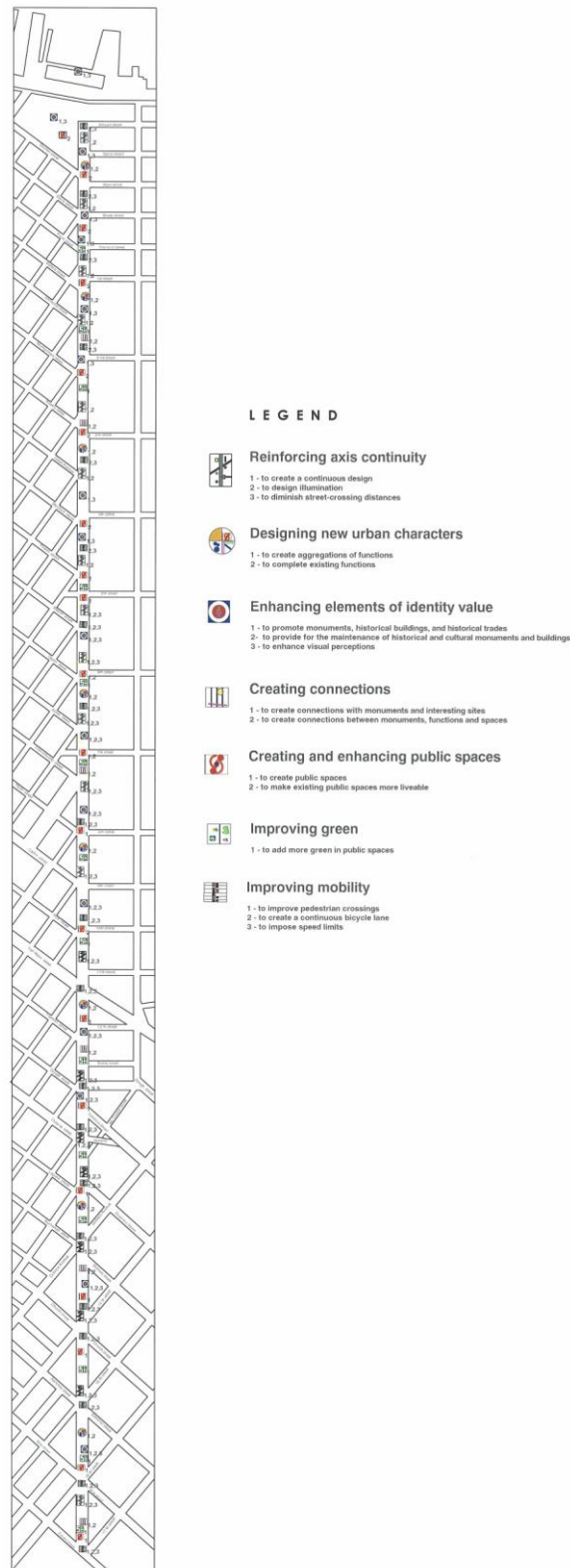


Figura 4. Market Street, San Francisco, mappa complessa di progetto

Il secondo intervento è *Disegnare "i caratteri"*. Anche se la continuità dell'asse va pensata dal punto di vista della strada, allo stesso modo vanno evidenziati i caratteri che possono meglio definire alcuni tratti di Market – in particolare tra "Mid" Market e Castro – che appaiano come in "attesa". Questi includono *caratteri* culturali come ad esempio gallerie d'arte e negozi di mobili d'epoca. La prima azione è quindi realizzare aggregazioni di funzioni e disegnare nuovi caratteri di Market in modo da consentire anche ad utenti e visitatori di poter utilizzare più frequentemente e motivatamente questo *thoroughfare*. I caratteri individuati con il PlaceMaker e da poter trasformare in distretti iniziando da Embarcadero includono: Sea and Piers, Business and museums- young

shopping - art and antiques - civic and cultural centre - victorian centre. La seconda azione è completare le funzioni esistenti sia con nuovi elementi tesi a valorizzarle sia attraverso un'adeguata integrazione con le nuove funzioni prima menzionate.

Il terzo intervento è *Valorizzare gli elementi identitari*. Gli elementi identitari di Market street sono diversi e solo alcuni hanno adeguata attenzione come nel caso dei Flatiron, del Phelan building, del Food Building o del Ferry Building, che allo stato non costituiscono ancora motivo – tranne nel caso del Ferry Building - per una lunga permanenza in Market. La prima azione è quindi valorizzare monumenti, edifici storici, mestieri storici. Questi includono: the Latta's fountain, the Plaque to Robert Fost, the Liberty bell slot machine, le case vittoriane, i lustra scarpe nel tratto Powell-Embarcadero. Ci sono inoltre molti edifici storici nel tratto Powell-Castro in scarso stato di manutenzione o poco valorizzati, tra cui il Furniture and Carpets Building.

Il mare e la collina costituiscono due elementi fortemente identitari di Market street, ma che si percepiscono realmente solo nei pressi dell'Embarcadero e di Castro. Oltre alla valorizzazione delle percezioni visive - di cui alla seconda azione - anche la percezione della vicina presenza del mare e della collina, attraverso una tematizzazione di alcuni spazi pubblici e arredi urbani, va esaltata. La seconda azione è valorizzare le diverse percezioni visive. Queste costituiscono parte del paesaggio urbano di Market e vanno recuperate e valorizzate al pari di edifici e monumenti. Tali prospettive includono: la vista del Transamerican building, del Ferry Building e della collina dall'incrocio con Powell street e da diversi altri punti, la vista del Main Bridge e del mare, la vista del City Hall, la vista dei grattacieli. Altre da ricreare riguardano in particolare il tratto Powell-Castro le cui discontinuità e presenza di vuoti ne detraggono le potenzialità identitarie.

Il quarto intervento è *Creare connessioni*. I diversi orientamenti delle strade che si incrociano con Market street costituiscono elemento di forte potenzialità per questo asse. La prima azione è utilizzare i molti incroci con le altre strade per creare connessioni con monumenti e siti di interesse che sono vicini ma non si percepiscono come tali, come nel caso del City Hall. La seconda azione è realizzare una connessione tra monumenti, edifici, funzioni, spazi del tratto Powell-Castro e Powell-Embarcadero.

Il quinto intervento è *Realizzare e valorizzare spazi pubblici*. La prima azione è realizzare nuovi spazi pubblici in particolare nel tratto Powell-Castro dove contribuirebbero a migliorare la *walkability* dell'asse. La seconda azione è rendere gli spazi pubblici esistenti più vivibili inserendo panchine e elementi per la sosta e il godimento delle risorse naturali - quali la luce naturale - o delle risorse culturali - monumenti o prospettive di monumenti ed edifici storici, ma anche dello storico cable car. La terza azione è *inserire più verde* all'interno degli spazi pubblici in modo da equilibrare la forte presenza di costruito dell'area oltre che contribuire alla sua migliore vivibilità.

Il sesto intervento è *Migliorare la mobilità*. L'ampiezza della strada e dei marciapiedi consente un adeguato progetto di mobilità. La prima azione è migliorare gli attraversamenti pedonali in prossimità di fermate bus alle quali attualmente non è dedicata sufficiente attenzione. La seconda azione è Inserire una corsia continua per le biciclette per evitare ai ciclisti percorsi difficili attraverso automobili e altri mezzi di trasporto. La terza azione è infine inserire limiti di velocità in modo da ridurre l'inquinamento acustico della strada.

Conclusioni

Market street è uno degli assi principali e probabilmente il più emblematico di San Francisco, rappresentando questo un fattore di interesse notevole insieme al fatto che l'asse è in relazione con diverse parti della città.

Costituendo inoltre l'unica strada che mette in collegamento diretto la collina con il mare questo costituisce sicuramente una enorme potenzialità da tenere in considerazione nelle diverse operazioni di rigenerazione. Gli interventi che sono stati individuati con questo studio riguardano: Rafforzare la continuità dell'asse, Disegnare i "caratteri", Valorizzare gli elementi identitari, Creare connessioni, Realizzare e valorizzare spazi pubblici, Migliorare la mobilità. Tali interventi sono stati rivolti alla realizzazione di un asse continuo con forte attenzione agli spazi pubblici, intesi quali elementi in grado di dare qualità al progetto, ma allo stesso tempo come loro parte integrante ed inscindibile.

La questione principale che è stata tenuta in conto va riferita al terremoto del 1906 che investì fortemente la città di San Francisco e Market street e le diverse operazioni di ricostruzione e sviluppo successive. Queste non hanno mirato ad una ricostruzione dell'asse con un disegno ed un'idea forte e caratterizzante, e privilegiando soprattutto il Financial district. Uno dei punti nodali infatti è proprio la questione dell'unitarietà che se nel tratto Embarcadero-Powell è più chiara e percepibile, continuando verso Powell-Castro si viene quasi completamente a perdere. Ciò avviene anche per una motivazione strettamente legata al tessuto urbano che presenta diversi e ampi incroci con altre strade che fanno perdere la continuità dell'asse. Questo si evince dai rilievi effettuati sulla strada oltre che dai questionari posti agli utenti del luogo. Essi usano Market street soprattutto per motivi legati al lavoro e al business e in minore percentuale come luogo per camminare, per shopping, per visitare edifici di interesse.

Nel tratto Powell-Embarcadero, nonostante la presenza di spazi pubblici, si osserva una certa monotonia pur se interrotta da alcune percezioni visive date da edifici e grattacieli storici e più recenti. Nel tratto Powell-Castro si

rileva una sorta di stato di "attesa" dei luoghi dovuta alla presenza di diversi vuoti, di locali commerciali e palazzi non utilizzati, di una certa discontinuità di stato di manutenzione, stili architettonici, altezze degli edifici, funzioni. Discontinuità che diluisce solo nell'ultimo tratto in prossimità di Castro dove la presenza delle case vittoriane e di negozi, bar e altri locali commerciali di qualità rende il luogo in prevalenza gradevole e a misura d'uomo.

Nello studio dell'intero asse sono emersi diversi caratteri che rendono Market street una strada adatta ad una specializzazione di diversi settori. Iniziando da Embarcadero, si sono individuati Sea and Piers, Business and museums- young shopping - art and antiques - civic and cultural centre - victorian centre, che riflettono delle specializzazioni già presenti in Market street o nelle strade vicine ma non in collegamento o non definite chiaramente. Nel caso ad esempio di Business and museums si tratta del Financial district che attraverso la third e la fourth street è in stretta connessione con diversi musei, tra cui il Moma, oltre che con i giardini Yerba Buena. La specializzazione è in ogni caso vista all'interno di un progetto che tenda a rafforzare Market street come un unico asse.

Gli interventi individuati si vanno di fatto ad incrociare con un tema trasversale che è quello della ricucitura di un tessuto interessato da un importante evento sismico in cui la ricostruzione, pur non stravolgendola ha comunque tenuto poco in conto l'identità dei luoghi. Tali interventi sono strettamente collegati l'uno all'altro proprio dall'intenzione di rendere l'identità dei luoghi - in continuità con le diverse operazioni di sviluppo in corso su Market street - quali BetterMarketStreet - elemento portante di valorizzazione e rinnovata attrazione per questo asse.

Bibliografia

- Appleyard, D. (1981), *Livable Streets*, Berkeley, University of California Press
- Bain, L., Gray, B., Rodgers, D. (2012), *Living Streets: Strategies for Crafting Public Space*, New Jersey, Wiley
- CABE, DETR (2000), *By Design: Urban Design in the Planning System - Towards Better Practice*, London, Thomas Telford
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2010, 2nd edition), *Public places-Urban spaces*, Oxford, Architectural Press
- Friedmann, J. (2010), Place and Place-Making in Cities: A Global Perspective, in *Planning Theory & Practice*, no.2, vol. 11, pp.149-165
- Fyfe, N. (ed.) (1998), *Images of the Street: Planning, identity and control in public space*, London, Routledge
- Gehl J. (2010), *Cities For people*, Washington, Island Press
- <http://www.bettermarketstreetsf.org>
- Kent, F. (2008), *Street as place. Using streets to rebuild Communities*, Project for public spaces, New York
- Lynch, K. (1960), *The image of the city*, Cambridge, Mass, Mit Press
- Madanipour, A. (2003), *Public and Private Spaces of the City*, London, Routledge
- Oc, T. and Tiesdell, S. (1997), *Safer City Centres: Reviving the Public Realm*, London, Paul Chapman Publishing
- Pantelic, J. (undated) Issues in *Reconstruction Following Earthquakes: Opportunities for reducing risks of future disasters and enhancing the development process*. National Centre for Earthquake Research. available at: <http://www.ceprode.org.sv/staticpages/pdf/eng/doc255/doc255-contenido.pdf>
- Sepe, M. (2013), *Planning and Place in the City Mapping Place identity*, London- New York, Routledge
- Sepe, M. (2012), "Principles for place identity enhancement: a sustainable challenge for changes to the contemporary city", Proceeding of *Sustainable City 2012*, Ashurst Lodge, Ashurst, Southampton, WIT Press
- Sepe, M. (2010), Liveability, quality and place identity in the contemporary city: how to monitor and mitigate the impact of globalization on urban spaces, in *Journal of Place Management and Development*, no.3, vol. 3
- Sepe, M. (2009), "PlaceMaker method: planning walkability by mapping place identity", in *Journal of Urban Design*, no.4, vol. 14, pp. 463 – 487
- Zukin, S. (1991), *Landscape of Power: from Detroit to Disney World*, Berkeley, University of California Press



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

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

Il progetto di paesaggio come narrazione collettiva

Nausicaa Pezzoni
Provincia di Milano
Area Programmazione territoriale
Email: nausica.pezzoni@gmail.com
Tel: 349.8549119

Abstract

Il paper presenta due casi studio in cui il progetto di paesaggio costituisce l'esito di un processo collettivo di riconoscimento e di costruzione di significati che rispondano e diano voce alla complessità della società contemporanea.

Attraverso due approcci inversi relativamente all'attribuzione di senso, da parte degli abitanti, a un determinato luogo, viene mostrata la ricerca di differenti modalità con cui la comunità locale si prende cura del proprio paesaggio abitato. I due approcci esplorati generano una riflessione sul carattere di un progetto per la rigenerazione urbana che, se aperto alla partecipazione creativa dei soggetti che vi si relazionano, deve contemplare necessariamente un processo trasformativo aperto, in cui lasciar prendere forma a un'idea generale di bene collettivo che non può essere predeterminata.

Parole chiave

Paesaggi abitati, senso dei luoghi, pratiche dello spazio.

*Il paesaggio non è una narrazione, ma contiene
molteplici narrazioni
(A. Bellini)*

Introduzione

Secondo la Convenzione Europea del Paesaggio, il paesaggio è espressione e al tempo stesso fondamento dell'identità di chi lo abita, "componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità".¹

In base a questo assunto, possiamo dire che il paesaggio non esiste come entità a sé stante, ma prende forma nel momento in cui qualcuno lo osserva, lo abita, lo costruisce e lo decostruisce in un processo continuo di relazione con esso. Il paesaggio diventa tale se riusciamo a dare un senso, un significato culturale alle sue componenti, trasformandole in segni attraverso i quali comunichiamo con gli altri: è paesaggio comune, generato dai processi di esplorazione e di continua ridefinizione creativa messi in atto nel corso delle relazioni stabilite dagli abitanti con i diversi contesti territoriali.

L'articolo presenta due casi studio in cui il progetto di paesaggio – e in particolare dello spazio pubblico in cui il paesaggio si dispiega - costituisce l'esito di un processo collettivo di riconoscimento e di costruzione di significati e significanti che rispondono e danno voce alla complessità della società contemporanea.

Il primo è il progetto di rigenerazione di un villaggio medievale nella campagna toscana, venduto a una multinazionale del turismo, dove l'introduzione di una legge sulla partecipazione degli abitanti nei progetti di grandi interventi di trasformazione territoriale (L.R. 69/2007) ha permesso di coinvolgere i cittadini nelle decisioni sul futuro del proprio territorio.

Il secondo riguarda il processo di appropriazione, da parte della comunità immigrata, di alcuni spazi pubblici all'interno di una grande città: un parcheggio ai margini di Milano, in corrispondenza di un capolinea della metropolitana, trasformato in un mercato di prodotti locali delle popolazioni dell'est europeo e in un punto di

¹ Convenzione Europea del Paesaggio, art. 5.

riferimento per la comunità migrante milanese; una piazza davanti a un teatro che, abitata dalla popolazione musulmana durante la festa di fine Ramadan, diventa per un giorno una moschea all'aperto nel cuore della città. In ciascuno di questi casi si manifesta la ricerca di un'idea di paesaggio – e la disposizione a costruire un paesaggio - che possa includere diverse visioni al futuro del territorio, mettendo in gioco questioni come l'inclusività dei processi decisionali – e, in generale, il diritto di cittadinanza che vi viene esercitato - e il carattere di un progetto che, se aperto alla partecipazione creativa dei soggetti che vi si relazionano, deve contemplare necessariamente un processo trasformativo aperto: un processo in cui possa prendere forma un'idea di bene collettivo come esito non prefigurabile di un intreccio fra le popolazioni che abitano e attraversano la città contemporanea e il paesaggio che ne riflette l'identità cangiante.

Un percorso partecipativo per progettare il futuro dei territori: il caso di Castelfalfi

Il primo caso studio interessa un rilevante progetto di investimento, ad opera di una multinazionale tedesca del settore turistico, sull'antico borgo medievale e sulla tenuta di Castelfalfi, nel comune di Montaione, un piccolo comune di circa 3.700 abitanti nel cuore della Valdelsa.

Il borgo fu costruito intorno a un castello fortificato e comprende una serie di abitazioni nate a supporto delle attività agricole: si tratta di circa 30 edifici rurali sparsi nell'area, abbandonati a partire dagli anni '60 e oggi in rovina. La tenuta intorno al borgo (circa 1.100 ettari) ha rappresentato, nel corso dei secoli, un vasto e unitario possedimento, destinato alle tradizionali colture agricole della zona, gestito attraverso l'appoderamento e la conduzione mezzadrile fino all'inizio del secondo dopoguerra. Dagli anni Cinquanta l'area ha subito un radicale spopolamento e abbandono; da quel momento, nonostante alcuni tentativi di rivitalizzarne la vocazione agricola e turistica (un ristorante nel vecchio castello, un albergo, un campo da golf), il borgo e la tenuta hanno vissuto una condizione di progressivo degrado e di sotto-utilizzazione. La tenuta giunse ad avere, nel 1839, circa 600 abitanti; oggi risultano appena 15 residenti.

Nel marzo del 2007 la tenuta e il borgo vengono acquistati da TUI (Touristik Union International), una delle principali società nel campo dei tour operators e della gestione di hotel e resort turistici. La TUI acquista l'intera area di Castelfalfi e presenta al Comune di Montaione un progetto che prevede il recupero dell'esistente ma anche un piano molto consistente di nuova edificazione; in particolare, la costruzione di un villaggio vacanze da 430 posti letto, la realizzazione di un nuovo albergo da 240 posti, la realizzazione di quattro ulteriori borghi attorno ad alcuni casali abbandonati e l'ampliamento e ammodernamento del vecchio campo da golf.



Figura 1. Il progetto 'Toscana Resort Castelfalfi'.

Il piano di fattibilità presentato da TUI viene approvato dalla Giunta Comunale nelle sue linee strategiche generali, in quanto coerente con le finalità del Piano Strutturale del Comune di Montaione e conforme al dimensionamento previsto dallo stesso Piano; tuttavia, la Giunta constatata anche "la complessità e la consistenza del progetto e della sua messa in opera", ritenendo che questo richieda "adeguate modalità di coinvolgimento informativo e partecipativo alla formazione degli atti suddetti".²

² Deliberazione della Giunta Comunale di Montaione n. 98, del 2 luglio 2007.

L'Amministrazione Comunale ritiene dunque che un intervento di tale rilevanza richieda un processo di approvazione più complesso, e decide di promuovere un'ampia consultazione per consentire a tutti i cittadini di esprimere la propria opinione. Sulla base del dibattito in corso per l'istituzione della legge regionale n.69/2007,³ che prefigura l'introduzione dello strumento del Dibattito Pubblico sui grandi interventi,⁴ l'Amministrazione apre la consultazione nella forma di un Dibattito Pubblico, ovvero secondo modalità strutturate e articolate, con una durata predefinita, al termine delle quali un rapporto conclusivo avrebbe dovuto mettere in luce il livello di conflittualità dell'intervento e le proposte di modifica eventualmente emerse.

Il dibattito Pubblico si svolge fra il 2007 e il 2008, e include cinque assemblee pubbliche, la redazione e la diffusione della "Guida sintetica al progetto" (2500 copie); un sito web, con tutti i documenti relativi al progetto, la rassegna stampa nazionale ed estera, un web forum in cui accogliere e pubblicare tutte le opinioni, una visita guidata alla tenuta, per illustrare direttamente in loco il progetto, e tre incontri specifici: uno con commercianti e artigiani, uno con operatori turistici e agricoltori, un terzo con le associazioni ambientaliste.

Il Rapporto conclusivo si chiude con la formulazione di alcune raccomandazioni, di cui il tour operator, ai sensi della l.r. 69/2007, deve tener conto nella redazione finale del progetto.

Rispetto alle previsioni iniziali dell'investitore privato, il progetto risulta modificato in alcuni aspetti essenziali:

- il dimensionamento complessivo dell'intervento: l'incremento delle volumetrie non deve superare il 10% dell'esistente, come previsto dal Piano Strutturale;
- il disegno del paesaggio: si raccomanda l'adozione di sistemi "a terrazzamento" per le colture di viti e olivi; l'abbandono della zootecnia, lo sviluppo delle produzioni olearie e viti-vinicole e una lieve riduzione delle aree a seminativo;
- tutti i casali sparsi nella tenuta devono mantenere le volumetrie attuali, e non essere né demoliti né ampliati;
- vengono accolti solo due dei quattro nuovi villaggi previsti intorno ad alcuni nuclei di casali esistenti, e vengono imposte particolari prescrizioni, stabilendo ad esempio che "le nuove edificazioni debbano rispettare la struttura insediativa e il sistema agrario tipico della collina toscana" e che essi possano sorgere unicamente "lungo i crinali";
- per il campo da golf da ampliare, si impone – ai fini del risparmio idrico – la scelta di "una specie erbacea a basso consumo di acqua";
- infine, un mutamento significativo nella toponomastica: la TUI, per dare unità alla catena dei suoi Resort sparsi nel mondo, aveva proposto di denominare il nuovo villaggio "Robinson Club". L'idea aveva suscitato un'ampia e unanime reazione negativa, ed era stata vista come la riprova di una logica "estranea" alla specificità dei luoghi che rischiava di caratterizzare l'intervento; così il nuovo nome sarà "Hotel Arte & Cultura".

Il caso studio di Castelfalfi rappresenta un modello applicativo della legge regionale toscana n. 69/2007, la prima legge sulla partecipazione degli abitanti introdotta in Italia. Il dibattito che ne è seguito ha aperto alcuni interrogativi in merito alla valenza dei processi partecipativi istituzionalizzati, alla possibilità di esprimere attraverso di essi una reale capacità di autogoverno del proprio territorio, alla stessa prospettiva di partecipazione entro cui viene esplicitato il diritto di cittadinanza.

Un limite del Dibattito Pubblico su Castelfalfi è stato visto nel "fatto che al centro dell'agenda vi fosse uno specifico progetto, e non la ricerca di soluzioni alternative ad un problema collettivo. D'altra parte, era un limite difficilmente evitabile, perché non si trattava di una scelta pubblica ma di un bene privato per il quale la proprietà proponeva un determinato progetto di riuso e valorizzazione".⁵ Trattandosi tuttavia di un territorio che, seppur privato, costituisce un indiscusso patrimonio collettivo, il Comune di Montaione aveva approvato un Piano Strutturale che dettava precisi vincoli e orientamenti per le possibili destinazioni dell'area. Il Dibattito Pubblico rappresenterebbe, da questo punto di vista, una scelta di tipo inclusivo da parte di un decisore pubblico che non era tenuto a intraprendere la strada del coinvolgimento degli attori locali.

Il fatto che il territorio in oggetto costituisca un rilevante patrimonio collettivo apre la questione di quali siano gli attori che hanno diritto a partecipare alle scelte di governo di un territorio. Questo tema è stato posto da Edoardo Salzano: "Ogni livello di governo, ogni comunità (quella locale e comunale, e via via fino a quella nazionale) esprimono interessi meritevoli di rappresentazione e di considerazione: quelli più vicini e diretti, come quelli più lontani e generali. (...) è giusto che a decidere sul destino di un tassello del meraviglioso mosaico del paesaggio italiano sia la sola comunità di Castelfalfi? (...) I cittadini della Toscana, dell'Italia (e dell'Europa) avrebbero

³ Il percorso di approvazione della l.r. 69/2007 si svolge nello stesso arco di tempo delle vicende di Castelfalfi: maggio 2007 apertura dei tavoli di concertazione; 30 luglio 2007 approvazione in Giunta del progetto di legge; 19 dicembre 2007 dibattito in Consiglio Regionale e approvazione della legge; 3 gennaio 2008 pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana.

⁴ I grandi interventi sono definiti come quegli interventi "con possibili rilevanti impatti di natura ambientale, territoriale, sociale ed economica" [art.7 L.R.69/2007].

⁵ Così è stato definito da Florida, che pur ha ampiamente delineato e sostenuto la portata innovativa dell'esperienza di Castelfalfi (Florida, 2008).

anch'essi il diritto di essere coinvolti con pienezza di rappresentanza in un processo partecipativo compiuto". (Salzano, 2007).

La questione dell'inclusività nel passaggio dalle forme spontanee di partecipazione all'istituzionalizzazione del dialogo con gli attori, sembra rappresentare il punto cruciale intorno a cui ruota il dibattito sull'innovazione delle procedure di consultazione per i grandi interventi (infrastrutturali e/o di forte impatto socio-ambientale) sul territorio.

La possibilità del processo partecipativo di comprendere "tutti coloro che sono, in varia misura, direttamente o indirettamente, nello spazio e nel tempo, coinvolti o colpiti, o toccati, da una possibile decisione" (Florida, 2008) mette in gioco innanzi tutto la scelta di delimitare o meno l'arena partecipativa, e di conseguenza di poter concepire i processi istituzionalizzati come aperti, con lo stesso grado di libertà dei Comitati ovvero dei gruppi solidali nati spontaneamente intorno a un interesse comune.

La decisione su quali siano gli attori che dovrebbero essere coinvolti in un processo partecipativo è dettata sia dal calcolo della distribuzione dei costi e benefici derivanti dalla realizzazione di un intervento che, quanto più il processo è allargato, tanto più dovrebbe essere equa, sia dalla tensione per la realizzabilità dell'intervento stesso, in quanto è proprio dagli esclusi che possono arrivare le maggiori minacce per l'efficacia e la stabilità degli accordi presi.

Il tema dell'inclusività dei processi partecipativi potrebbe però anche essere svincolato da valutazioni finalizzate al consenso e alla stabilità, e incentrarsi sulla ricerca della forma collettiva più idonea a rappresentare e costruire ciò che viene inteso come bene collettivo. Quando si tratti, in particolare, della trasformazione di un territorio dotato di una forte identità, come è quello di Castelfalfi, la collettività disposta a farsi carico dell'azione trasformativa di quel territorio potrebbe non coincidere con la comunità locale, ma comprendere la pluralità dei soggetti che si identificano, al di là dell'appartenenza geografica, con quel contesto, e che, attraverso la partecipazione alle scelte di progetto, vogliono esprimere e attuare la propria idea di abitabilità.

A questa 'apertura' relativa agli attori coinvolti nel dialogo corrisponderebbe - o dovrebbe corrispondere -, sul piano degli interventi, un'apertura circa la possibilità dello scenario trasformativo di essere verificato, confermato, modificato oppure negato, non escludendo alcun tipo di esito progettuale che emerga dal confronto pubblico.

Una re-interpretazione di spazi pubblici per rigenerare la forma urbana: Cascina Gobba e lo spazio aperto davanti al teatro Ciak, Milano

Il tema dell'apertura dello scenario trasformativo di spazi abitati da una pluralità di soggetti, viene declinato, in un contesto urbano, nel processo di appropriazione di alcuni luoghi trasformati dalla comunità immigrata al fine di poter svolgere attività pubbliche che non sono contemplate nel progetto della città.

Il caso di Cascina Gobba e dello spazio aperto davanti al teatro Ciak, a Milano, rappresentano forme non codificate dell'abitare gli spazi pubblici da parte di popolazioni che, non riconoscendo il contesto territoriale in cui si trovano come "fondamento della propria identità", sono maggiormente libere di interpretarne il significato attraverso usi inediti tali da dar vita anche a nuove forme della città. Ovvero sono predisposte a mettere in atto pratiche di ri-significazione di quegli spazi, tali da modificarne il senso anche per la popolazione che li ha sempre abitati.

Il parcheggio di Cascina Gobba

Il parcheggio di Cascina Gobba insiste su un'area di proprietà dell'ATM (Azienda Trasporti Milanesi) posta fra la tangenziale est e una stazione della metropolitana che costituisce un nodo di interscambio e una porta d'accesso alla città. Si tratta di uno spazio marginale e poco frequentato, semi deserto durante i giorni feriali, che nel weekend si anima della presenza e delle attività delle popolazioni dell'est europeo, diventando il teatro di uno dei più vivaci mercati etnici della città. Ogni settimana viene messa in scena una forma di fruizione dello spazio auto-organizzata che, a seguito dell'occupazione spontanea del parcheggio da parte della comunità immigrata, è stata ufficializzata dal Comune attraverso l'affitto dell'area a un'associazione che dal venerdì pomeriggio alla domenica occupa il piazzale con pullman e furgoni per il trasporto di persone e merci da e verso i Paesi dell'Est.⁶

⁶ Sul cancello del parcheggio compare un'insegna della *West Work Security* con l'indicazione *Parcheggio-sosta-Ucraina-Moldova-Romania*.



Figura 2. Il parcheggio di Cascina Vigata (Milano) durante il weekend.

Uno spazio anonimo ai confini della città, dunque, che viene ridisegnato dalle file di furgoni carichi di prodotti alimentari e artigianato che, aperti sul retro, diventano bancarelle. Uno spazio che viene, soprattutto, rigenerato dalle pratiche di vita che vi vengono dispiegate da parte della popolazione urbana che, una volta alla settimana, occupa il luogo.

Oltre alle bancarelle e ai pullman, al limitare dell'area verso l'autostrada sono 'insediate', in fila, parrucchiere di strada con piccoli specchi, pettini e forbici appesi alla rete di delimitazione del parcheggio, e un lavandino posto dietro ai bagni ecologici.

Il piazzale è suddiviso in corsie differenziate per nazionalità: rumeni (quasi tutti con prodotti alimentari, insaccati affumicati e verdure, formaggi) nella prima corsia, moldavi nella seconda corsia, ucraini dalla terza corsia fino alla fine del piazzale. Moldavi e ucraini vendono soprattutto oggetti di artigianato locale, matrioske, riviste e dvd in lingua russa, oltre a pesce essiccato, sospeso sopra le riviste. Molti sono i furgoni in partenza per l'Est.

Al piazzale si accede attraversando il parcheggio coperto limitrofo alla stazione della metropolitana, e lungo il percorso, una specie di sentiero che immette nel piazzale, alcune donne in fila attendono contatti di lavoro, altre vendono piccoli oggetti, varie persone si soffermano davanti a un pannello su cui sono affissi annunci per l'offerta di case e camere in affitto.

Ciò che colpisce arrivando è l'assenza della lingua – e della presenza – italiana: le scritte sui pullman in partenza, sui cartelli informativi, sulle bancarelle, sono per lo più in caratteri cirillici, oppure in rumeno; i suoni della lingua parlata sono estranei, molti venditori a cui ci rivolgiamo non capiscono l'italiano.⁷

Qualche venditore in Italia da più tempo ci chiede di avvicinarci alla sua bancarella, ci fa assaggiare salumi affumicati, verdure sotto aceto, sapori per noi dal gusto forte e a volte difficile.

Improvvisamente ci si trova immessi in un mondo che non sembra essere la città da sempre conosciuta; un mondo di relazioni e di attività estranee all'abitante autoctono, che potrebbe essere collocato qui come in qualunque altro ambito della città, purché abbastanza anonimo e ignorato dai suoi cittadini - da poter essere ripensato, occupato, attraversato da nuove dinamiche e ridisegnato con nuovi significati.

Uno spazio che non esisteva come luogo abitato, viene fatto esistere tramite l'essere pensato e incluso in un sistema di relazioni, di rapporti commerciali, di scambi di informazioni, di attività, di gesti che, in un modo originale e inedito per la città, si prendono in cura quello spazio indifferenziato; lo significano, e nel significarlo se ne appropriano, lo rendono accogliente per le popolazioni che lo frequentano, facendo sì che quel luogo divenga a sua volta 'incline' alla cura – all'inclusione in un sistema di riferimenti e stimoli dapprima inesistente - di chi si disponga ad abitarlo.

⁷ Il riferimento è al sopralluogo effettuato il giorno 11/11/2010 insieme a un regista, al fine di realizzare il documentario "La città radicata" (cfr. Pezzoni N., 2013).

Lo spazio aperto davanti al teatro Ciak

Lo spazio aperto davanti al Ciak fa parte di un insediamento produttivo dismesso e recentemente riqualificato e destinato ad attività culturali, che prende il nome - "Fabbrica del Vapore" - dalle originarie produzioni di materiale per le ferrovie. Da qualche anno, le aree libere davanti ai capannoni sono occupate in parte da un teatro tenda, il Ciak, mentre nello spiazzo lasciato libero si svolgono, in occasione di particolari manifestazioni cittadine, eventi di tipo ricreativo e culturale. Uno spazio aperto, dunque, abitato in modo intermittente quando l'amministrazione organizza eventi per la città, o altrimenti vuoto - luogo di passaggio fra una strada trafficata, percorsa da diversi tram, e il quartiere retrostante al complesso industriale dismesso e rigenerato. Alla fine del Ramadan, lo spazio aperto davanti al teatro Ciak si trasforma in luogo di preghiera e di festa per le popolazioni islamiche.



Figura 3. Il piazzale davanti al teatro Ciak, alla 'Fabbrica del Vapore' (Milano).

Arrivo poco dopo le 9.00, la cancellata che delimita il piazzale verso la strada è addobbata di palloncini colorati e festoni di carta crespa, gruppi di musulmani vestiti da festa si avvicinano alla piazza, attraversano la strada giungendo da diverse direzioni.⁸ I rumori della strada non lasciano presagire quello che all'improvviso, affacciandomi nel piazzale, appare come un grande variopinto silenzio: centinaia di persone chinatesi a terra in preghiera, una distesa di teste e schiene disegna una moltitudine assorta in un silenzioso raccoglimento.

Quando, dopo qualche istante, i fedeli si alzano in piedi, la voce dell'imam risuona agli altoparlanti e la piazza accoglie la folla in ascolto; la lettura coranica e il coro delle risposte animano lo spazio antistante il teatro di suoni nati in altri spazi, echi di differenti contrade.

La moltitudine in festa si scioglie alla fine della preghiera con parole quasi urlate dall'altoparlante, invocazioni ad Allah e messaggi di auguri che si disperdono insieme alla folla; piano piano si dipana lo spazio e iniziano a intravedersi i tappeti, rossi e orientali, un pavimento di moschea delimitato da capannoni industriali primo Novecento e dal tendone del teatro, contaminazione di segni e significati di luoghi che si sovrappongono e che per una mattina sono un tutt'uno, moschea all'aperto tra i capannoni.

Botti e fumo di petardi, urla di bambini, richiami del gonfiatore di palloncini e dei venditori di olio e olive che compaiono ai margini della piazza su tavoli ricoperti da tovaglie bianche.

⁸ Anche in questa descrizione, il riferimento è al sopralluogo effettuato il giorno 10/11/2010 insieme a un mediatore linguistico-culturale del Centro Aiuto del Comune di Milano, al fine di realizzare il documentario di cui alla nota precedente.

Le donne, rimaste sul lato più interno del piazzale, dove questo si stringe in una via di collegamento con il quartiere retrostante, iniziano a scorrere verso l'esterno, o si fermano intorno alla bancarella dei giocattoli insieme ai bambini.

La folla si dilegua, rimangono alcune paia di scarpe al limitare dei tappeti e gli ultimi fedeli si attardano in saluti e abbracci di auguri; un signore molto elegante (forse un imam) si avvicina per regalarmi un cd del Corano tradotto in italiano, e dopo qualche minuto torna con un secondo cd, spiegandomi che in particolare questo altro dono racconta la storia di Maria vista dai musulmani.

Nel ringraziarlo scorgo sul marciapiede, all'esterno della cancellata, uomini delle forze dell'ordine, comparsi alla fine della festa quasi a riportare sulla strada, nella piazza abitata per qualche ora da un gesto 'estraniante', il segno normalizzante della divisa, il ritorno a un'immagine della città riconoscibile e rassicurante.

Conclusioni

I casi studio descritti mostrano alcuni processi attraverso cui la società contemporanea sta cercando di assumere e riconoscere il paesaggio come componente essenziale del proprio contesto di vita e – come dice la Convenzione Europea del Paesaggio - come fondamento della propria identità.

Tale assunzione avviene, in un caso, mediante un sistema normativo che permetta agli abitanti di 'ri-appropriarsi' di un territorio destinato a villaggio turistico; l'applicazione di una nuova legge sulla partecipazione degli abitanti nei processi decisionali, rappresenta il dispositivo attraverso cui proporre idee e progetti per un disegno delle trasformazioni che possa esprimere la rappresentazione del territorio da parte della società che lo abita.

Nel secondo caso, l'assunzione del paesaggio come componente essenziale del contesto di vita e come fondamento della propria identità, avviene direttamente con l'appropriazione di alcuni spazi pubblici della città da parte di nuove popolazioni urbane che, con la loro presenza e le loro attività, si dispongono ad abitarli trasformandone il senso e ridisegnandone la forma.

I due contesti esplorati rappresentano due approcci inversi relativamente al riconoscimento e all'attribuzione di senso, da parte degli abitanti, di un determinato luogo e rivelano due percorsi opposti attraverso cui la comunità locale si prende cura del proprio paesaggio abitato. Mentre il caso di Castelfalfi mostra come il progetto di rigenerazione di un territorio possa entrare in conflitto con l'idea e il senso che il paesaggio assume per la comunità locale, il caso di Cascina Gobba e dello spazio aperto davanti al Ciak a Milano mostra come spazi anonimi e indifferenziati possano essere caricati di senso da una comunità (nuova) che cerca i suoi luoghi.

In entrambi i contesti, la percezione e l'attribuzione di significato costituiscono il gesto preliminare che già contiene il disegno al futuro di un paesaggio, e rappresentano la premessa alla cura di quel luogo.

Bibliografia

- Bobbio L. (a cura di, 2004), *A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*, Edizioni scientifiche italiane, Roma.
- Consiglio d'Europa (2000), *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze.
- Floridia A. (2008), *Democrazia deliberativa, strategie negoziali, strategie argomentative: un'analisi del Dibattito Pubblico sul "caso Castelfalfi"*, paper presentato al XXII Convegno Società Italiana di Scienza Politica, 4-6 settembre 2008, Pavia.
- Morisi M. (a cura di, 2007), *Guida al Progetto Toscana Resort Castelfalfi. Sintesi del Piano di Fattibilità presentato da TUI*, Comune di Montaione.
- Morisi M. (a cura di, 2009), *DP Castelfalfi. Rapporto sul processo di partecipazione*, Comune di Montaione.
- Pezzoni N. (2013), *La città sradicata. I migranti mappano lo spazio urbano*, ObarraO, Milano.
- Salzano E. (2007), intervento su eddyburg.it riportato in Floridia (2008).



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

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

Urban Reload_Rovereto

Chiara Rizzi

TALL, Trentino Alto Adige Advanced Landscape Laboratory

DICAM, Università degli Studi di Trento

chiara.rizzi-1@unitn.it

chirizzi@gmail.com

0461282691

3939977314

Abstract

Urban Reload_Rovereto è un laboratorio avviato nel luglio 2012 con un workshop di progettazione promosso dall'università di Trento, patrocinato dal comune di Rovereto ed organizzato da GreenTrenDesign factory. Rovereto è stata una città moderna, cioè che ha saputo trasformare la crisi di un modello di società – quello rurale- in valore; che ha tradotto il paradigma dell'industrializzazione in una struttura urbana resa efficiente dalle infrastrutture e funzionale dalla netta distinzione tra le sue parti. Efficienza e funzionalità che nel passato più recente, al mutare cioè del contesto socio-culturale, hanno generato residui. La Rovereto di oggi è una città che prova a reinventarsi come città d'arte (MART), come centro universitario (UniTn) e culturale (Notte verde, Festival dell'economia) e come riferimento nel campo dell'innovazione e della sostenibilità (Progetto Manifattura). Il reload urbano scommette sul paradigma dell'ecosistema urbano come strumento per attivare processi di rigenerazione urbana.

Parole chiave

Rovereto, ecosistema, laboratorio

Rovereto

Il tratto della valle dell'Adige che si allunga fra la Stretta di Calliano e la Chiusa di Verona (o Ceraino), è conosciuto con la denominazione di val Lagarina. Nella parte centrale della val Lagarina, alla sinistra dell'Adige e alla destra del torrente Leno – suo affluente – si stende Rovereto. Una parte del centro urbano si allunga anche sulla sinistra del Leno, fino a formare ormai un tutto unico col vicino sobborgo di Lizzanella. Qui la valle forma un'ampia conca, parte pianeggiante e parte in lieve pendio, sulla conoide alluvionale del Leno (...). (Piamarta L., 1986).

Per conoscere le dinamiche evolutive della città di Rovereto non si può che partire da *Rovereto: ricerche di geografia urbana*, testo scritto da Lino Piamarta e edito da Manfrini nel 1986, già pubblicato in "Annali di ricerche e studi di geografia" nel 1953. La sintesi diventa qui strumento d'indagine e chiave di lettura per restituire il processo diacronico con cui la città di Rovereto ha assunto la configurazione attuale, per mettere a fuoco le peculiarità – morfologiche e culturali – e per sottolineare i temi emergenti.

Leggere in maniera diacronica la città vuol dire considerare i fenomeni urbani secondo il loro divenire nel tempo, cioè secondo una prospettiva dinamica ed evolutiva. Essa diventa quindi una premessa indispensabile per indagare il passato, capire il presente ed immaginare il futuro della città. Una premessa che ha guidato anche il Piano Particolareggiato del Centro Storico, le cui ricognizioni preliminari sono state raccontate alla cittadinanza in una mostra dal titolo "Proposte per una storia urbana", svoltasi proprio pochi anni prima della ripubblicazione del testo di Piamarta prima citato.

Il concentrarsi delle attività legate al centro storico e all'indagine sulle vicende urbane di Rovereto dimostrano, fin dagli anni '80 dello scorso secolo, una particolare attenzione ai temi urbani che non si esaurisce in un anacronistico e nostalgico sguardo al passato, ma tenta, attraverso l'apporto di diverse discipline, di rispondere all'esigenza sempre più attuale, di utilizzare le risorse territoriali ed ambientali con la massima attenzione e parsimonia (cfr. Introduzione alla mostra).

In particolare, la mostra, che analizza i processi di mutazione della città attraverso una scansione temporale costruita a partire dall'individuazione di "nodi problematici", sembra anticipare quell'approccio multidisciplinare ed integrato che ancora oggi le varie discipline che si occupano dei fenomeni urbani provano a

far diventare strumento e metodo di lavoro. Per ognuna delle fasi individuate vengono riconosciuti e messi in relazione le trasformazioni fisiche della città (matrici) e le dinamiche ad esse legate (processi di trasformazione urbana).

Il Leno e la via Claudia Augusta costituiscono la matrice insediativa del *vicus* romano che si sviluppa sul territorio di Rovereto tra il I e il IV secolo. Questi due elementi sono anche le invarianti a partire dalle quali la maglia urbana si inspessisce, cresce, si stratifica, diventa cioè complessa.

La terra e l'acqua, di cui ritroviamo tracce evidenti anche nella toponomastica, costituiscono gli elementi fondativi di questa matrice urbana.

La terra intesa come morfologia, suolo, risorsa, ma, in epoca medioevale, anche come espressione di un preciso progetto politico feudale di controllo del territorio. È infatti nei secoli XIII e XIV che la "Terra" di Rovereto, grazie alle opere di fortificazione, si trasforma in un nucleo urbano vero e proprio, organizzato secondo una tipologia a "lotto gotico" di cui ancora oggi possiamo leggere la struttura lungo via della Terra.

L'acqua come elemento essenziale per il sostentamento della vita stessa della città, come connessione ecologica trasversale alla valle dell'Adige, ma anche come via di comunicazione e, dal XV secolo in poi, come generatore del sistema produttivo su cui si svilupperà la città. Risale, infatti, ai secoli della dominazione veneziana (XV-XVI sec.) l'implementazione del sistema di rogge che determinerà nell'Ottocento lo sviluppo manifatturiero di Rovereto.

Non a caso, l'epoca successiva a quella veneziana - secoli XVII e XVIII – è definita come "età delle rogge", ad indicare il ruolo di primo piano che l'acqua ha avuto in quella che da più parti viene indicata come la rivoluzione pre-industriale di Rovereto. A questo processo di trasformazione profonda dell'economia della città è legata la crescita urbana che, superati i limiti fisici della città medioevale, si attesta sulle rogge, creando una morfologia urbana e una tipologia edilizia del tutto nuova, profondamente e strutturalmente diversa da quella precedente.

Il XIX secolo è per Rovereto il secolo di una grave crisi economico-strutturale, dovuta soprattutto all'inerzia del sistema economico manifatturiero, poco flessibile rispetto ai cambiamenti dell'organizzazione della produzione e della società che hanno segnato l'Ottocento. Se a livello di crescita urbana questo significò l'arresto di quella progressiva espansione che aveva contraddistinto i due secoli precedenti, nel XIX secolo il processo di trasformazione della città si svincola dal paradigma della crescita per concentrarsi essenzialmente sulla città esistente.

In questo paesaggio, inteso qui come un grande contenitore di processi biologici, ecologici *sensu strictu*, cognitivi, culturali ed economici (cfr. Farina, 2004) si sviluppano le riflessioni e prendono forma le sperimentazioni del progetto Urban Reload. (Fig.1)



Figura 1. Il Leno, uno dei tratti urbani, 20 febbraio 2013

Urban Reload

Urban Reload è una ricerca sulla città contemporanea che utilizza il paradigma dell'ecosistema come strumento di lettura dei fenomeni urbani e l'ecological urbanism come campo disciplinare di riferimento.

Come sostiene Edgar Morin, «la parola "ecologia" rimanda a quanto già contenuto nelle parole *luogo, ambiente circostante, natura*: ma essa aggiunge complessità alla prima, precisione alla seconda e sottrae alla terza la mistica, anzi l'euforia. (...) Questi tre concetti trascurano il carattere più interessante del luogo, dell'ambiente

circostante e della natura, ovvero il loro carattere auto-organizzato e organizzativo. È per questo che occorre sostituire un termine più ricco ed esatto, quello di *ecosistema*.» (Morin, 2007).

Il concetto di “ecosistema” fu coniato dall’ecologo inglese Arthur Tansley nel 1935 per identificare una porzione di biosfera in cui vivono determinate specie che interagiscono tra loro e con l’ambiente circostante. L’ecosistema include quindi l’ambiente fisico (biotopo), l’insieme delle specie viventi (biocenosi) e le relazioni che tra essi si verificano.

L’affermazione di tale concetto è stato fondamentale per passare da una scienza ecologica ad una coscienza ecologica. Tra gli anni Sessanta e gli anni Settanta dello scorso secolo, infatti, l’ecologia ha smesso di essere semplicemente una disciplina scientifica per diventare un fatto culturale. L’aggettivo ecologico - oggi fin troppo abusato - per effetto della presa di coscienza del degrado ambientale, è entrato nella quotidianità delle nostre scelte individuali e collettive; esso fa ormai parte della nostra sensibilità reale o presunta.

In questo profondo mutamento culturale sono state coinvolte anche discipline un tempo ritenute distanti, se non addirittura in contrapposizione, rispetto all’ecologia.

Nell’ambito delle discipline urbane la cosiddetta “Scuola di Chicago” ha svolto un ruolo pionieristico per quel che riguarda l’uso delle teorie e dei concetti propri dell’ecologia per descrivere le funzioni e la struttura della città (Hawley 1944; Park & Burgess 1967). Il primo vero tentativo di integrare le scienze urbane attraverso un approccio ecologico risale al programma MAB (Man and the Biosphere Program) avviato dall’UNESCO negli anni ’70. Ad oltre quarant’anni di distanza, una reale integrazione tra le scienze naturali, quelle sociali e l’urbanistica è ancora una tutta da costruire: «Each of these sciences utilizes different terminology, paradigms, and methodologies and encompass different goals and objectives, thus resulting in an assortment of definitions and meanings for the term urban ecology.» (Niemelä, 2011).

L’ecologia, così come sostenuto da M. Mostafavi nella sua introduzione all’Ecological Urbanism Conference, rappresenta sia una condizione sia un’opportunità per costruire nuove strutture organizzative in ambito urbano.

La questione è cruciale. «Nel 1950 meno di un terzo della popolazione (il 29%) era urbano. Oggi, a distanza di poco più di mezzo secolo, metà della popolazione mondiale vive in città. Secondo le proiezioni delle Nazioni Unite, nel 2030 il tasso di urbanizzazione dovrebbe superare il 60%.» (Véron, 2008)

Declinare, e non semplicemente trasporre, il paradigma dell’ecosistema nei contesti urbanizzati vuol dire strutturare un nuovo paradigma, quello cioè dell’ecosistema urbano, inserendolo in un nuovo framework concettuale che implementi, ridefinisca e includa differenti strumenti, approcci e concetti, tra cui: human ecosystem model (Pickett et al. 2001, 2008), urban avoiders and adaptors model (McKinney 2002, 2008), ecosystem services (Bolund & Hunhammar 1999; Jim & Chen 2009), sustainability (Newman & Jennings 2008) and resilience (Berkes & Folke 1998, Alberti & Marzluff 2004, Pickett et al. 2004).

Già nel 1978 Nicoletti, pur riconoscendo l’ambiguità della città in termini ecologici, scriveva che «l’organizzazione delle comunità umane nel territorio è tout court un problema di organizzazione urbana (...) Pertanto, in una visione ecologica della realtà si può soltanto dire che la città è un “maggiore significativo addensamento umano” entro una struttura più vasta, continua, evolutiva: uno spazio-tempo antropizzato, il cui solo possibile campo strutturato di riferimento è l’ecosistema globale (...) Solo in funzione di una visione globale la città diviene, potenzialmente, un ecosistema. » (Nicoletti, 1978)

La differenza fondamentale tra l’ecosistema-città e un qualsiasi altro ecosistema naturale è che il suo bilancio tra le risorse e le energie in entrata e quelle in uscita risulta essere sempre squilibrato. Tale squilibrio è connotato al modello con cui le città si sono sviluppate nel XX secolo, caratterizzato da un metabolismo ad alto consumo di energia e risorse e ad elevata produzione di scarti.

Nell’ecosistema urbano il termine scarto va inteso nel suo senso più ampio, e cioè come il sottoprodotto, il residuo di tutte le attività umane. In questa logica sono scarti della città non solo gli avanzi dei cicli produttivi e delle risorse che servono al suo sostentamento, ma anche qualsiasi “materiale” di cui essa si compone e che ha perso valore e/o significato.

Gli scarti della città moderna (quella cioè che la contemporaneità eredita dal secolo appena trascorso) sono ad esempio gli edifici e le aree industriali dismesse, l’immenso patrimonio immobiliare inutilizzato, gli spazi residuali, le infrastrutture abbandonate o sottoutilizzate.

Ristabilire un equilibrio nell’ecosistema urbano vuol dire, quindi, non solo ridurre i flussi di materia ed energia in entrata, ma anche reimmettere gli scarti della modernità in un nuovo ciclo di vita della città.

Urban Reload_Rovereto

Urban Reload_Rovereto è un laboratorio sperimentale attraverso il quale s’intende declinare la ricerca sull’ecosistema urbano nel contesto specifico di Rovereto.

Come anticipato nella prima parte di questo contributo, la Rovereto di fine Ottocento è una città moderna, non tanto in termini cronologici, quanto in termini ideologici. Essa è infatti in quegli anni una città moderna nel senso che J. Baudrillard attribuisce la termine di modernità, è cioè una città che fa della crisi un valore, che trasforma se stessa interpretando le aspettative e le aspirazioni dei suoi abitanti. Una città che traduce il paradigma dell’industrializzazione in una struttura urbana resa efficiente dalle infrastrutture e funzionale dalla

netta distinzione tra le sue parti. Un modello che, pur adeguandosi ed adattandosi al mutare dei tempi e delle esigenze, non poteva che rivelare tutta la sua inadeguatezza nel momento in cui ad andare in crisi è stato lo stesso paradigma che lo aveva generato. È così che le infrastrutture hanno prodotto residui e le architetture e gli spazi della città moderna, svuotati delle loro funzioni, sono diventati degli scarti, degli “ex”.

La Rovereto di oggi è dunque una città di “ex”. Una città, cioè che deve fare i conti con gli scarti del suo passato più o meno recente. Ex-Manifattura Tabacchi, ex-Meccatronica, ex-Peterlini, Ex-ANMIL, ex- Alpe, ex-Cofler, sono soltanto alcuni dei capisaldi che un tempo definivano l’assetto strutturale di una città il cui sviluppo è stato determinato dalla sua vocazione produttiva.

La città s’interroga da diverso tempo sul destino di questi edifici, nella consapevolezza, diffusa tanto tra gli amministratori quanto tra i cittadini, che il futuro della città non può prescindere da una seria riflessione su questo tema.

Nel corso degli anni sono stati banditi diversi concorsi di progettazione ed elaborati numerosi progetti per queste aree, tra questi quello della ex-Manifattura Tabacchi a Borgo Sacco e quello della Meccatronica a ridosso della stazione sono forse gli esempi emblematici. Entrambi, infatti, pongono questioni che vanno ben oltre la semplice rifunzionalizzazione e/o riqualificazione. Se la qualità degli interventi è un elemento imprescindibile per restituire queste aree alla città, altrettanto fondamentale è il rapporto che questi stesse aree sono in grado di stabilire con essa. Non della semplice sommatoria di singoli interventi può trattarsi. È infatti necessario che Rovereto ridefinisca le sue relazioni interne ed esterne a partire dalle nuove condizioni venutesi a creare con la perdita della sua identità di città della produzione.

Accanto ai grandi progetti di nuovi dispositivi urbani che si innestano sulle preesistenze reinventandole – un esempio per tutti è il progetto della Manifattura Tabacchi di Kuma e Ratti – la città, insieme all’Università di Trento e ad altri partners pubblici e privati, ha avviato un secondo livello di riflessione, complementare al primo, che potremmo definire più situazionista e sperimentale. Si tratta di una riflessione che procede per fasi di progressivo avvicinamento alle questioni emergenti.

Su queste premesse nasce la proposta di un laboratorio permanente nella città e per la città. Un luogo in cui, attraverso il progetto, si possano smontare e rimontare pezzi di un ecosistema urbano in profonda trasformazione.

La prima edizione di Urban Reload_Rovereto, svoltasi lo scorso anno, ha trasformato uno degli spazi della Manifattura Tabacchi in un laboratorio urbano in cui a studenti, ricercatori e professionisti è stato chiesto di elaborare proposte per alcuni “ex” di Rovereto: ex ANMIL, ex ALPE, ex Peterlini.

Si è trattato di una vera e propria officina creativa in cui è stato avviato un importante confronto tra amministratori, cittadini e addetti ai lavori.

In particolare, la proposta per l’ex Peterlini – un complesso industriale abbandonato da anni e che ha mostrato tutte le sue potenzialità e versatilità durante Manifesta 7, la Biennale di Arte Contemporanea – è basata sull’idea che creare nuove ecologie urbane vuol dire innescare un processo piuttosto che definire forme o tipologie. È per questo che il progetto ha preferito suggerire azioni e tattiche – intese come «risposta immediata a situazioni contingenti, modalità operative che sovvertono un ordine prestabilito» (Ippolito, 2008) – piuttosto che fornire soluzioni certe e cristallizzate. I dispositivi proposti (pedane, diaframmi mobili, percorsi luminosi, strutture leggere e modulari) reinterpretano l’esistente e creano le condizioni per usi e funzioni possibili. Il processo diventa progetto e il programma funzionale diventa strumento di partecipazione attraverso il quale il cittadino si trasforma da semplice fruitore in soggetto attivo della trasformazione dell’ecosistema in cui vive.

Si tratta di un vero e proprio cambio di paradigma che sposta l’attenzione dal contenitore al contenuto e alle sue relazioni. (Fig.2)

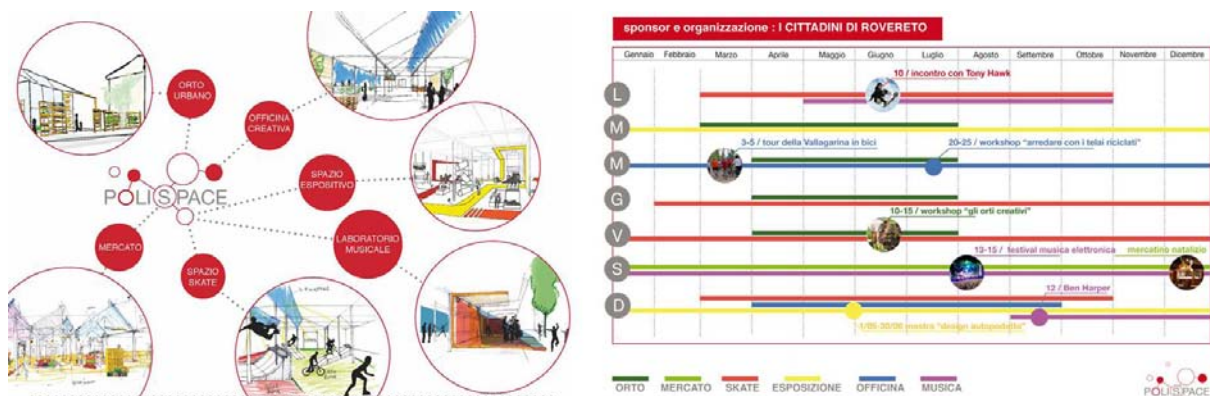


Figura 2. Ex Peterlini, tattiche e programma. Proposta elaborata durante il workshop di progettazione Urban Reload 01. Gruppo di lavoro: C. Rizzi, A. Ulisse (tutors), M. Cumer, E. Martorelli, T. Sciullo, F. Rinaldi, G. Surdi, S. Tonelli (allievi)

Un approccio che la seconda edizione di Urban Reload_Rovereto, che si svolgerà nella prossima estate, eredita e trasferisce ad uno sguardo più ampio sulla città coinvolgendo lo spazio pubblico, ed in particolare il Leno.

In virtù del suo sviluppo industriale il rapporto tra la città di Rovereto e il Leno ha subito delle profonde modificazioni. Il processo d'industrializzazione della città non ha prodotto soltanto una trasformazione fisica della stessa, ma ha coinvolto anche il corso d'acqua.

I recenti studi condotti dall'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA) sull'Indice di Funzionalità Fluviale (IFF) dimostrano come il tratto urbano del Leno abbia perso qualsiasi carattere di naturalità. Al di là dello sbarramento di S. Colombano a monte, il corso d'acqua è stato infatti irreggimentato, imbrigliato, derivato, arginato, tanto da trasformarlo in una vera e propria infrastruttura per la produzione ed annullando di fatto la capacità del Leno di fornire alla città qualsiasi altra forma di servizio ecosistemico.

La scansione delle infrastrutture che si susseguono in direzione trasversale ha inoltre ulteriormente indebolito il rapporto tra il corso d'acqua e la città. Assi viari e ferrovia hanno segmentato il Leno, un tempo vero e proprio "cordone ombelicale" della città, snaturandone le sue caratteristiche ecologiche e annullando di fatto la sua valenza simbolica e sociale.

Ora che le manifatture hanno esaurito la loro funzione e gli edifici produttivi si trasformano in dispositivi urbani, il rapporto tra queste parti di città e il corso d'acqua torna ad essere una questione centrale.

Fasce ecotonali, spazi di transizione, bordi, frammenti e residui, questi i materiali su cui lavorare.

Recuperare un legame fatto non di subalternità ma d'interrelazione tra la città e l'acqua per trasformare l'ambito urbano del Leno in un ecosistema, questa la sfida che dovrà affrontare la prossima edizione di Urban Reload_Rovereto. (Fig.3)



Figura 3. Il Leno, sono particolarmente evidenti le opere di artificializzazione del corso d'acqua e la completa mancanza di vegetazione ripariale. 20 febbraio 2013

Bibliografia

- Alberti M., Marzluff j., (2004). "Ecological resilience in urban ecosystems: linking patterns to human and ecological functions" in *Urban Ecosystems* 7:241-65
- Berkes K., Folke C. (a cura di, 1998). *Linking social and ecological systems: management practices and social mechanism for building resilience*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Bolund P., Hunhammar S., (1999). "Ecosystem services in urban areas" in *Ecological Economics* 29:293-301
- Farina A., (2004). *Verso una scienza del paesaggio*, Perdisa editore, Bologna
- Hawley A.H., (1944). Ecology and Human ecology. *Social Forces* 2: 398-405
- Ippolito F., (2008). "Urban Tactics beneath the Volcano" in Guidi E. (a cura di), *Urban Makers. Parallel Narratives of Grassroots Practices and Tensions*, B_books, Berlino
- Jim C.Y., Chen W.Y., (2009). "Ecosystem services and valuation of urban forest in China" in *Cities*, 26: 187-94
- McKinney M.L., (2002). "Urbanization, biodiversity and conservation" in *BioScience*, 52: 883-90
- McKinney M.L., (2008). "Effects of urbanization on species richness: a review of plant and animals" in *Urban Ecosystems* 11: 161-76
- Morin E., (2007). *L'anno I dell'era Ecologica*, Armando editore, Roma
- Newman P., Jennings I., (2008). *Cities as sustainable ecosystems Principle and practices*. Island Press, USA

- Nicoletti M., (1978). *L'ecosistema urbano*, Dedalo, Bari
- Niemelä J. (2011). *Urban Ecology. Patterns, processes, and applications*, Oxford University press, New York
- Park R.E., & Burgess, E.W. (1967). *The city*, Chicago Press, Chicago
- Piamarta L., (1986). *Rovereto: ricerche di geografia urbana*, Editori Manfrini, Calliano.
- Pickett S.T.A, Cadenasso M.L., (2008). "Linking ecological and built components of urban mosaics: an open cycle of ecological design" in *Journal of Ecology* 96: 8-12
- Pickett S.T.A, Cadenasso M.L., Grove J.M., Nilon C.H., Pouyat V., Zipperer W.C., Costanza R. (2001), "Urban ecological systems: linking terrestrial ecology, physical and socioeconomic components of metropolitan areas" in *Annual Review of Ecology and Systematics* 32: 127-57
- Pickett S.T.A., Cadenasso M.L., Grove J.M., (2004). "Resilient cities: meaning, models and metaphor for integrating the ecological, socio economic and planning realms" in *Landscape and Urban Planning* 69: 369-84
- Véron J., (2008). *L'urbanizzazione del mondo*. Il Mulino, Bologna



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

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

Spazi degradati, società diverse e nuovi occhi Analisi e metodo per un nuovo approccio alla progettazione urbana

Valentina Simula

Università degli studi di Sassari
DADU - Dipartimento di Architettura, Design e Urbanistica
Email: simulava@gmail.com

Abstract

La tesi che si sostiene è che né la riproduzione di spazi pubblici del passato, né un'attenzione esclusiva alla morfologia, paiano soddisfare le esigenze attuali. Si vuole sostenere come, in una fase storica nella quale è possibile evidenziare repentini cambiamenti sia nelle configurazioni della città sia nelle modalità di appropriazione di essa, un valore invariato e in parte non sufficientemente valorizzato è contenuto in forme nuove di spazio pubblico. Nella fase attuale, dove la globalizzazione, la speculazione internazionale finanziaria e la crisi economica spingono sulla necessità di un rinnovo urbano, non tutti gli attori coinvolti nei processi di trasformazione e gestione della città sono consapevoli della potenzialità che può svolgere un approccio differente alla progettazione e gestione degli spazi pubblici. Ci si concentrerà infine sulla definizione di una possibile metodologia attraverso cui confrontarsi con alcune nuove peculiarità dello spazio pubblico.

Parole chiave

Spazio pubblico, Città Contemporanea, Capitale Sociale.

Uno spazio pubblico per la città contemporanea?

Gli urbanisti, quelli che questo mestiere lo fanno nelle amministrazioni pubbliche e quelli che lo fanno di professione guardando, riflettendo e scrivendo, cercano continuamente di leggere la città e individuare le sue trasformazioni per governarle e qualche volta per anticiparle o indurle. È proprio questa trasformazione della città, questo suo continuo dinamismo che costringe ad aggiornare studi, modificare punti di vista e proporre nuove soluzioni che possano soddisfare i cittadini.

È tutto molto semplice, non si può dire. Il moltiplicarsi degli studi, le continue aggettivazioni che accompagnano il sostantivo città, la ricerca di confini fisici variabili, la dimensione che è legata alla qualità, costituiscono un campo esteso che testimonia da una parte la variazione dell'oggetto (la 'città') e dall'altro l'attenzione degli studiosi sul fenomeno urbano. Ma gli studiosi non sono 'neutri', le loro letture non sono *naïve*, ma piuttosto carichi di storia, impastati di ideologie, suggeriscono visioni diverse, e proprio perché incidono sul governo della città, costituiscono uno dei motori del cambiamento e anche quando prospettano elementi di conservazione producono innovazione. La città proprio per la sua 'consistenza sociale' non si lascia intrappolare, ma propone questioni sempre nuove.

Una delle questioni più importanti è proprio quella dello spazio pubblico al quale sono dedicate queste note. Si può affermare che la città 'è' il suo spazio pubblico, sia sotto l'aspetto fisico-morfologico, sia sotto quello funzionale-sociale. La 'tradizione per così dire ci consegna un'immagine consolidata dello spazio pubblico, ma poi si può osservare che questa immagine è "manomessa" dal suo uso sociale e funzionale. La domanda alla quale si vorrebbe contribuire a dare una risposta è: quale spazio pubblico per la città contemporanea?

Uno spazio pubblico ancora da risolvere

Già dall'inizio degli anni '90 è stata dai teorici evidenziata la tendenza allo svuotamento di significato dello spazio pubblico, che può essere interpretata come un processo crescente di distruzione di senso dello stesso. Tale crisi è connessa con quella che viene chiamata da Sennet (2006) la 'fine dell'uomo pubblico', teoria in pieno

contrasto con l'assioma che l'uomo della polis fosse per sua definizione uomo pubblico dotato di senso civico, capace cioè di propria espressione piena solo nella condivisione all'interno di uno spazio che assume caratteristiche peculiari solo in quanto spazio del cittadino. Lo spazio pubblico non è più il manifestarsi del *civis*, non più la peculiarità imprescindibile, che scatenando una serie di processi di progressiva appropriazione si caratterizza grazie, non solo alla sua morfologia, ma soprattutto grazie all'uso di chi lo attraversa o vi sosta. Per questa ragione gli spazi urbani appaiono sempre più al centro di una serie pressoché infinita di conflitti, controversie, discussioni, ripensamenti e riletture che tendono in vari modi a farsene carico. Si tratta di un enorme investimento di energie intorno all'articolazione, progettazione, formazione, uso rivendicazione e trasformazione degli spazi pubblici, un lavoro che viene condotto sia in ambiti professionali e tecnici sia in ambiti mediatici, politici e nel dibattito pubblico.

Lo spazio pubblico urbano può declinarsi su differenti piani ma sempre possiamo riconoscergli alcune caratteristiche: è delimitato, spazio di riconoscimento collettivo (storico o di manifestazione) ed è indifferente alla tipologia di popolazione che lo occupa. È cioè connotato sia da caratteristiche fisiche (descrivibile morfologicamente, mappabile) sia da caratteristiche normative (è definito da standard e da relazioni statistiche con la popolazione) ma anche (soprattutto?) da caratteristiche d'uso. Quest'ultima categoria fa sì che sia necessario confrontarsi con una nuova tipologia di spazio pubblico, non quello normativamente stabilito e di cui, con processi di progettazione urbana spesso automatici, si deve preoccupare la pubblica amministrazione ma anche quegli spazi che sebbene privati hanno la caratteristica di uso pubblico. Nell'attuale stato dell'evoluzione urbana questi non sono spazi marginali, ma piuttosto, in taluni casi, gli unici o i più frequentati.

Potremo scegliere di definire lo spazio pubblico come qualunque spazio dove gli utenti sono inattesi, utilizzano un "diritto d'accesso" che è insito nell'essere lì, hanno rapporti casuali e sono fra loro estranei. È lo spazio dei percorsi e delle interazioni accidentali ma questo non limita (anzi) la sua capacità di essere portatore e costruttore di contenuti (culturali, sociali e politici) che rendono sapido e non banale il senso stesso della città. Raccogliendo in una le caratteristiche sopra accennate possiamo definirlo come uno «spazio di rappresentazione simbolica» (Torricelli: 2009, p.16). È, storicamente rappresentazione della capacità di influire sul governo della città, attraverso 'l'assemblea', e quindi di rappresentare simbolicamente la città. Se la piazza¹ è stata scena delle celebrazioni collettive attraverso cui una moltitudine di singoli si trovava a costruire attraverso queste celebrazioni differenti forme di comunità da rappresentare di volta in volta alle istituzioni, e attraverso questo sempre più in molte occasioni si ritrovava a rappresentare gli interessi e le rimostranze di tale società e a confrontarsi² con il potere.

Proprio in quanto luogo del confronto e della rappresentazione lo spazio pubblico diventa lo «specchio del potere» (Torricelli: 2009, p.17) dove la città dovrebbe essere rappresentata fisicamente dalla pubblica amministrazione ma 'spiritualmente' da una popolazione che può essere dissidente, (ma sempre senziente?) ma che trova in questo spazio la possibilità di esprimersi.

Spazi ereditati e nuovi

L'urbanistica del secolo XIX introduce la distinzione giuridica fra spazio privato e spazio pubblico, regolarizzando gli usi edificatori, pubblici e privati, al fine di garantire gli spazi pubblici e la diversità di funzioni e uso collettivo che in tali spazi possa svilupparsi. Alla fine del secolo, la necessità di intervenire sopra la città industriale, sia per rinnovarla che per estenderla, darà luogo a politiche urbane attive per costruire spazio pubblico.

Le esperienze di metà secolo possono essere lette come la necessità di ordinare la città intorno agli spazi pubblici, elementi principali tanto del sistema delle strade, piazze o monumenti (cfr Hausmann) o come l'organizzazione di una trama (reticolare) che distingua in pieni e vuoti, in cui si alternano spazio pubblico e spazi privati residenziali (cfr Cerdà). L'eredità del modo di fare urbanistica di questo periodo ci dota di uno spazio pubblico che in alcuni casi è un elemento specializzato³ ma che spesso è talmente dotato di riconoscibilità da arrivare ad identificarsi con la stessa forma della città e essere rappresentativo della sua totalità.

Nelle città non solo sono avvenute variazioni della componente normativa, ma sono cambiate le pratiche di appropriazione, in molti casi i soggetti si sono modificati, sia nelle loro richieste sia nelle loro composizioni e, di conseguenza, la 'cultura' della città ha subito delle variazioni significative. Queste si sono però inserite, già dagli anni '80, in un sistema di interessi economici⁴ che ha spesso fatto perdere di vista il cambiamento profondo, non

¹ Spazio pubblico per eccellenza, preso qui solo a titolo esemplificativo.

² Spesso con azioni violente, e in molti casi assumendo nel colloquio dimensioni sovralocali, si pensi alla ben nota immagine di piazza Tienanmen del 4 Giugno del 1989, censurata dal governo Cinese ma nota in tutto il mondo.

³ L'Eixample è Barcellona, per capire la sua capacità rappresentativa sufficiente osservare le cartoline che vengono proposte ai turisti, insieme ai beni posizionali della città è 'l'oggetto urbano' più fotografato.

⁴ Non si intende qui sostenere che le logiche speculative compaiano negli anni '80, quanto piuttosto che a questi e alla volontà privata e particolare si siano cedute porzioni di progettualità pubblica, quasi si fosse attuata una cessione del potere di governare le trasformazioni del territorio a imprenditori e progettisti.

solo morfologico, che gli spazi pubblici urbani stavano subendo. Tale cambiamento è frutto di un nuovo orientamento della trasformazione urbana, considerata nei suoi processi strutturali ma influenzata da un recente approccio alla politica e alla socialità, che ha sempre più tenuto in considerazione la città fisica a discapito di chi vive la città. Si è costruito un divario sempre più grande fra governo pubblico e intenzionalità collettiva e le ragioni sono tante: in parte sono legate al non ruolo della pubblica amministrazione e dall'altra all'assenza di una funzione di controllo della collettività, legata anche alla perdita di senso del ruolo civico di ogni cittadino. Sempre più infatti l'uomo moderno e contemporaneo ha smesso di essere, e di vedersi, come componente di una collettività e sempre più ha rafforzato la sua singolarità.

La spesso proclamata efficienza privata diventa un elemento che su due aspetti influisce sulla forma della città e sullo spazio pubblico (Indovina, 1993). La supposta incapacità (economica e di volontà) pubblica di gestire, promuovere e realizzare processi di trasformazione determina il consenso verso gli interventi privati, che spesso appaiono "generosi" nei confronti della città, in quanto sembrano fornire a questa: aree verdi, spazi con funzioni pubbliche (spazi privati ad uso pubblico) e consistenti oneri di urbanizzazione⁵ all'Amministrazione Comunale. Questa cessione al privato del ridisegno degli spazi pubblici ha fatto perdere alla trasformazione della città e del territorio il suo ruolo collettivo, unito alla convinzione crescente che lo sviluppo della personalità individuale sia l'unico elemento di crescita personale. Si è a lungo ipotizzato che il trasferimento al privato di queste scelte fosse nell'interesse della collettività sebbene siano state manifestazione di una disarticolazione sociale; si è persino tentato di nobilitare queste 'occasioni' nonostante la loro tendenza a ignorare in larga misura gli interessi comuni (Indovina, Simula, 2013). È inoltre ipotizzabile il declino della cultura pubblica strettamente legato alla percezione che sebbene ci sia singolarmente inaccettabile lo stato di alcune 'situazioni urbane' la possibilità, e l'opportunità, di affrontarle attivamente e collettivamente appare nel migliore dei casi inutile, e nel peggiore insopportabile, in quanto deleterio rispetto alle nostre aspettative di singoli.

Si consuma all'interno della città una metamorfosi, che modifica ed esteriorizza ciò che le appartiene (o dovrebbe appartenere), rimescolando le carte, ridefinendo e riqualificando spazi, finendo con modificarne gli usi (e gli utenti) connotandoli di significati "altri" rispetto a quelli abituali. Nel processo di utilizzo, interpretazione e significazione della città e dei suoi spazi, le popolazioni lasciano depositi e tracce che parlano del loro modo di essere, del loro rapporto con il tempo, dei loro eventuali legami identitari ed è così che rimangono delle tracce più o meno permanenti ed evidenti che possono tradursi in modificazioni di senso dello spazio. Restituendo alla contemporaneità qualcosa "altro" di ancora diverso rispetto al passato. La spazialità dello spazio pubblico in tal senso, non è semplicemente estensiva ma anche e soprattutto intensiva, è una spazialità vitale.

Lo spazio pubblico è stato definito come lo spazio dell'appartenenza (Arendt, 2001) ed esso dovrebbe essere il luogo dove ci si incontra con se stessi e si incontra il proprio posto attraverso gli occhi degli altri, è uno spazio di corporalità totale, uno spazio di dialogo e di interscambio (Cicalò, 2009). Ma gli spazi che abbiamo sotto gli occhi non sono più totalmente riconducibili a queste caratteristiche. Il cambio di morfologie della città, da una parte fa sì che sia difficile trovare degli spazi di rappresentazione di una comunità politica in tessuti urbani che spesso non sono frutto di scelte collettive e armonizzate da un governo del territorio e dall'altra la mancanza di vitalità dello spazio pubblico urbano è da collegare a quello che può essere chiamato un fenomeno crescente di individualizzazione, come esposto da Bauman (2006).

La crisi dello spazio pubblico si origina quindi da alcuni fattori quali:

- il prevalere della proprietà immobiliare, connesso a una crescita non governata della città;
- la priorità assunta, sia per il pubblico che per il privato, alla costruzione di residenze;
- l'occupazione esclusiva da parte della mobilità meccanica di uno spazio, ormai definibile come mera area di circolazione;
- Una tendenza alla specializzazione spaziale di tipo funzionale con perdita della mixité;
- il senso di insicurezza nella città,
- la perdita di valore della politica attiva;
- i cambiamenti negli stili di vita e nelle abitudini dei cittadini.

Di conseguenza, per salvare o recuperare lo spazio pubblico si è tesi a convertirlo in elementi specializzati, una dotazione ulteriore della città (e non più un attributo narrante) che di volta in volta assume connotati differenti, caratterizzati da monovalenza e 'segregazione': uno spazio per i bambini, uno spazio per i cani, uno per parcheggiare, uno monumentale... Così lo spazio pubblico perde due delle sue funzioni fondamentali, funzioni che si situano su due scale differenti, dalle quali derivano alcune delle sue potenzialità:

1. Dare forma e senso alla città nella sua totalità⁶;
2. Ordinare le relazioni fra le componenti fisiche dell'urbano⁷ in ogni area della città.

⁵ Ma questo è un falso apporto economico alle casse esangui delle pubbliche amministrazioni, che devono comunque affrontare il costo di investimenti pubblici per rendere funzionali queste aree, nonché procedere alle necessarie varianti ai Piani.

⁶ Sia garantendo percorsi e elementi di continuità sia per far risaltare le peculiarità degli edifici, fra differenti isolati e le aree urbane.

⁷ Edifici, equipaggiamenti, monumenti, strade, aree di transizione e spazi aperti.

Se non nuovi spazi...nuovi approcci

Come si è esposto, non solo i nuovi spazi pubblici⁸ non sono capaci di rappresentare le istanze della popolazione ma spesso non esiste la richiesta di questa rappresentazione, essendosi contratta la volontà di vita pubblica a favore di una vita più singola. Forse nel passato era necessario all'uomo trovare spazio per difendere la propria autonomia dalle possibili influenze dello Stato, ma attualmente si può registrare la necessità di trovare nuovi sistemi per confermare la valenza e la necessità dello spazio pubblico urbano. La nostra è un'epoca in cui non solo si fugge dalle manifestazioni di interesse collettivo ma soprattutto si è estremamente centralizzato il ruolo del singolo, a discapito di una visione civica, di condivisione e scontro, ma di reale costruzione collettiva. Le reti si sono disintegrate, sfilacciandosi in reti virtuali e in realtà prive di manifestazione urbana, le relazioni fra uomini e donne si modificano con velocità e si adattano 'liquidamente' alle forme e ai modelli globali, ma la progettazione urbana non può essere fatta con queste modalità.

Si sostiene che nella fase attuale, dove globalizzazione, speculazione finanziaria (anche di tipo internazionale) e crisi economica spingono alla necessità di un rinnovo urbano (Cecchini, in stampa) non si sia dato sufficiente valore al capitale sociale, o come si preferisce chiamarlo, alla «risorsa civica» (Simula, 2012). Tale metodologia di lettura consente di stabilire un nuovo approccio alla progettazione urbana, e potrebbe rivelarsi utile nel campo della scelta fra opzioni differenti, problema sempre presente nelle pubbliche amministrazioni.

La 'risorsa civica' risulta da una parte disponibile a tutti e illimitata e dall'altra si confronta con una 'democratica'⁹ possibilità effettiva di accesso, rivelando l'esistenza di vincoli culturali e sociali. Essa stessa contiene nella sua definizione la possibilità di assorbire e integrare i modi diversi di vivere la città e di dare a ogni cittadino la possibilità di esprimersi, attraverso le sue scelte e le sue differenze e mediante il contrasto con altri cittadini, produttivo di conoscenza, occasioni e opportunità. L'uso della 'risorsa civica' opera un traslato in cui non è né il mercato né lo status sociale a indirizzare le possibilità del soggetto (non più in quanto singolo ma in quanto legato a altri cittadini da relazioni e da scelte casuali) a possedere le capacità-possibilità di accedere a quote di risorsa in quanto abitante di uno spazio urbano. La vita urbana costituisce infatti un habitat fecondo con capacità inclusive ma anche rispettose delle autonomie individuali, ma in questa autonomia la partecipazione alla vita urbana aumenta la stessa fecondità.

La città è un organismo complesso, in cui le relazioni fra pubblico e privato sono delle componenti essenziali, e dal punto di vista che qui interessa è la combinazione fra questi elementi a rendere più ricca la 'risorsa civica'. Ma anche l'atteggiamento personale influisce nella determinazione di alcuni aspetti della 'risorsa civica'. L'atteggiamento positivo alla relazione è un grande fattore che accresce la risorsa; si può dire, che le esperienze personali, la cultura, l'educazione, la collocazione sociale, sono determinanti nel definire come ciascuno si pone di fronte alla relazione con gli altri.¹⁰

Esistono alcune componenti della città che alimentano questa risorsa e si ritiene che per un approccio differente alla gestione degli spazi urbani sia utile considerarle come possibili elementi di progettazione che aumentano la risorsa civica (e di conseguenza la qualità della vita urbana). A titolo esemplificativo possono essere:

- lo 'spazio pubblico' di relazione, che si declina in modo diverso nelle diverse situazioni;
- gli 'spazi per accrescere la propria cultura e conoscenza' in quanto costituiscono anche essi opportunità di relazione;
- la 'pluralità', come presenza normale e convivenza di culture, età, religioni diverse costituisce un potente strumento di trasmissione.
- la 'possibilità di partecipazione politica e democrazia autogestita', come elemento costitutivo e non eccezionale di una comunità, è una delle forme fondamentali di costruzione della cittadinanza;
- le 'opportunità di lavoro' intese come la possibilità attraverso l'attivazione di contatti diretti o indiretti (nuclei o legami della 'rete') di modalità di accordo per ottenere/gestire/produrre occasioni di occupazione¹¹

La risorsa civica è fondata su un complesso e intricato sistema di relazioni che si sovrappone alla struttura fisica e sociale della città, ne utilizza le potenzialità e genera qualità¹². Quello che, in sostanza, si intende dire è che un'attenzione di governo, un processo di educazione sociale, una capacità di integrare circoli chiusi e relazioni

⁸ Quelli delle nuove forme urbane, ma anche quelli privati a uso pubblico e persino quelli tecnologici (web).

⁹ L'accesso non è legato a vincoli amministrativi o politici, ma solo alla sua natura civica.

¹⁰ Si ritiene utile un esempio: i ragazzi e le ragazze che vanno per strada e in piazza e con dei cartelli offrono "una abbraccio gratis" a chi volesse, accrescono la "risorsa civica" con una relazione casuale ma intensa che spinge verso la comprensione dell'altro. Un cartello appeso ad un negozio che dice "non si danno informazioni", sebbene giustificato da un'alta intensità turistica, abbassa la "risorsa civica" e tende a monetizzare ogni rapporto.

¹¹ Per una più completa trattazione si veda Simula 2012.

¹² Non si è considerata la "rete" informatica, sia perché essa travalica la dimensione urbana, sia perché essa genera questioni di notevole portata tali da generare specifiche ricerche. Resta inteso, tuttavia, che essa debba essere considerata non come una estraneità, ma come un'ulteriore occasione di relazione e in quanto tale non di poca influenza ma si sottolinea che per quanto venga denominata spesso come "piazza virtuale" non possiede molte delle caratteristiche necessarie dello spazio pubblico.

aperte¹³, è possibile anche in una città media e grande purché questa risorsa non venga abbandonata a se stessa e non venga ignorata. E come se fosse una miniera dalla capacità infinita e dalla molteplicità dei prodotti nella quale ciascuno secondo propria capacità e attitudine prende quello che può e sa, ma che contemporaneamente cresce utilizzandole sempre al meglio, senza per questo ostacolare gli altri, ma al contrario, fornendo loro sempre nuovi strumenti e conoscenze.

Non si tratta di un punto di vista banalmente ottimista sulla città, tutt'altro, ma di un punto di vista che coglie la grande potenzialità della condizione urbana (in tutte le sue forme e dimensioni), ma che richiama la responsabilità di governo urbano per esaltare queste possibilità.

Bibliografia

Arendt H. (2001), *Vita activa. La condizione umana*, Bompiani, Milano.

Bauman Z. (trad. it. 2006), *Modernità Liquida*, Laterza, Bari.

Cecchini A. (in stampa), "A great work: *renovatio urbis* in the age of globalisation", in Maciocco G. Johansson M, Serreli S. (eds) *City Project. Public Space*, Springer.

Cicalò E. (2009) *Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea*, Franco Angeli, Milano.

Indovina F. (a cura di, 1993), *La Città Occasionale. Firenze, Napoli, Torino, Venezia*, Franco Angeli, Milano

Indovina F., Simula V. (2013) "Sempre città occasionale", in *Inforum* n. 40/41 Aprile-Settembre 2012 *Informazioni sulla Riqualificazione urbana e territoriale*, pp. 13 – 17.

Sennet R. (trad it 2006), *Il declino dell'uomo pubblico*, Mondadori Bruno, Milano

Simula, V. (2012), tesi dottorale dal titolo "*Dal capitale sociale alla Risorsa civica: da un'analisi critica a una nuova proposta*".

Torricelli G.P.(2009), *Potere e spazio pubblico urbano. Dall'agorà alla baraccopoli*, Academia Universa Press, Firenze.

¹³ Tipiche di una piccola comunità, dove tutti fanno parte dell'unica o delle poche rete di relazioni, e per questo si sentono, integrati, se del caso difese, e trovano negli altri processi di solidarietà.



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

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

Una strategia per la costa urbana calabrese

Antonio Taccone

Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria
Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica

Email: ataccone@unirc.it

Tel 0965.32.22.205

Abstract

Il paper proposto vuole porre l'accento su come una strategia per le coste, che coniughi bene sviluppo del territorio, risorse culturali e la tutela dell'ambiente, sia necessaria per mettere a punto un diverso modello di sviluppo fondato sulla sostenibilità degli interventi e sulla salvaguardia del patrimonio puntando sulla crescita culturale. L'obiettivo da perseguire è quello di innescare processi strategici di trasformazione dei paesaggi di costa caratterizzati dalla più rigorosa salvaguardia delle risorse, da una accurata tutela degli ambienti costieri ancora integri e da una corretta riprogettazione dell'esistente, nella convinzione che la costa calabrese, per la sua assoluta peculiarità di paesaggio -caratterizzato da una commistione tra una fascia litoranea di notevolissima estensione e un patrimonio insediativo la cui sedimentazione storica e culturale testimonia una convivenza millenaria tra uomo e mare- e il suo portato di cultura, merita un progetto ambizioso.

Parole chiave

Coste, Risorse, Luoghi di relazione

L'idea di base è quella di ricercare e mettere a punto un diverso modello di sviluppo, puntando sulla crescita culturale, fondato su una strategia per le coste basata sulla sostenibilità degli interventi e sulla salvaguardia del patrimonio che riesca a coniugare bene sviluppo del territorio, risorse culturali e tutela dell'ambiente.

La costa calabrese, per la sua assoluta peculiarità di paesaggio -caratterizzato da una commistione tra una fascia litoranea di notevolissima estensione e un patrimonio insediativo la cui sedimentazione storica e culturale testimonia una convivenza millenaria tra uomo e mare- e il suo portato di cultura, merita un progetto ambizioso. Una strategia per la costa dovrebbe dunque prioritariamente perseguire l'obiettivo di innescare processi di trasformazione del paesaggio di costiero attraverso una rigorosa salvaguardia delle risorse primarie, una accurata tutela degli ambienti costieri ancora integri e una corretta riprogettazione dell'esistente, prima di tutto nelle parti gravemente compromesse.

La fascia costiera mediterranea, accomunata da caratteristiche climatiche e da una storia di traffici commerciali marittimi, ci mostra un paesaggio costiero in cerca di equilibrio tra tutela della natura, evoluzione del turismo e sviluppo urbano delle città e questo ha fatto sì che i processi di urbanizzazione si siano concentrati sempre più lungo le coste che, come anche quelle calabresi, oggi si presentano come un continuum urbano costituito da porti, insediamenti balneari e città di diverse dimensioni. Tutto ciò ha costituito un sistema urbano e territoriale unico dove gli spazi naturali e semi naturali ancora esistenti si pongono come cerniere, a volte di connessione e a volte di separazione, fra le aree urbane. Le politiche territoriali hanno finora prestato poca attenzione alle conseguenze degli sviluppi lineari lungo la costa, come gli effetti negativi sulla qualità delle acque del mare così come sulla qualità della vita nelle zone costiere e la frammentarietà di questa particolare fascia in diverse entità di governo, ognuna dotata di una diversa razionalità pianificatoria ha fatto sì che la gestione e la protezione sia stata raramente indirizzata verso un sistema ampio considerando sia la fascia marina che la fascia terrestre. Bisogna ormai orientare gli sforzi in modo che ogni decisione di sviluppo prenda in conto gli effetti possibili sulle aree contermini così come sullo sviluppo sostenibile collettivo a lungo termine. Una strategia di gestione integrata della zona costiera è fondamentale per l'armonizzazione degli obiettivi di sviluppo della costa e strumenti come i piani d'area vasta possono in questo caso venire utilizzati per perseguire azioni coordinate fra i diversi livelli di governo.

Nel particolare, il territorio costiero calabrese è geograficamente ben definito e particolarmente denso di emergenze che singolarmente costituiscono degli elementi di valore ma che nel loro insieme, se pensate come sistema, possono esprimere, attraverso una progettazione integrata, potenzialità di eccellenza per lo sviluppo culturale, identitario ed economico. È costituito da un sistema insediativo che si incardina sui centri costieri e si sviluppa nelle relazioni con i centri pedemontani e che presenta un insieme articolato di luoghi cospicui quali: i luoghi della memoria, rappresentati dal sistema delle fortificazioni delle torri costiere e dei castelli nonché dalle aree archeologiche; i luoghi della produzione che costituiscono una rete unica nei rapporti col territorio ed hanno instaurato nel tempo con l'ambiente un sistema equilibrato nell'uso delle risorse che oggi non deve andare disperso, ma che ha bisogno di interventi mirati a conseguire forme di sviluppo sostenibile; i luoghi del turismo, che interessano l'intero ambito; il sistema delle risorse ambientali e paesaggistiche articolato in un insieme di luoghi cospicui quali il sistema costiero roccioso, l'ecosistema marino e il sistema delle spiagge.

La Calabria ha vissuto negli anni '70 un periodo di sviluppo dovuto ad una crescita economica che ha portato ad un utilizzo improprio delle risorse, soprattutto delle sue coste, dove la domanda pressante di edificazione ha trovato il suo campo di applicazione sia nelle zone urbane che in quelle fino allora non edificate. Ne viene fuori un quadro che alla piccola scala individua ambienti ormai compromessi e tratti di costa che conservano ancora peculiarità e paesaggi ben visibili e di pregio, mentre la grande scala ha comunque mantenuto la caratteristica di unicità di paesaggio anche se spesso interrotta da caratteri episodici.

Oggi, grazie ad un differente approccio culturale e sotto la spinta di strumenti di governo del territorio innovativi, ci troviamo nelle condizioni in cui è possibile il recupero e il restauro del territorio attraverso l'individuazione di strategie e progetti che riescano ad introdurre una qualità dello spazio connettivo di costa e l'introduzione di servizi di tipo culturale. L'Accordo di programma quadro Emergenze Urbane e Territoriali, Programma di intervento del Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio della Regione Calabria, che rappresenta un documento di indirizzo regionale, orienta lo sviluppo urbano costiero -dichiarando un abbandono dei modelli di intervento "insostenibili"- verso "misure idonee alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio di risorse e valori paesaggistici ancora integri lungo le coste calabresi, che necessitano di un piano articolato di interventi di ricomposizione e riqualificazione e di riordino della fisionomia del sistema costiero nel suo insieme, in grado di comprenderne la continuità della naturalità, il recupero ed il riordino degli insediamenti".

Si tratta di elaborare strategie a grande scala che possano innalzare la qualità delle componenti paesaggistiche presenti, come le coltivazioni di pregio e le particolari morfologie del territorio tese alla salvaguardia -si pensi ad esempio ai terrazzamenti della Costa Viola, al sistema dei calanchi e agli oliveti di Gioia Tauro-, ma anche interventi alla scala urbana quali la riqualificazione dei centri urbani storici presenti lungo la costa, interventi diretti alla mobilità principalmente pubblica con percorsi e itinerari per il tempo libero, passeggiate e percorsi ciclabili, piani del verde, del colore ecc. Abbiamo visto come alcuni interventi, già realizzati e considerati di successo come il lungomare del capoluogo reggino, hanno permesso la riqualificazione dello spazio pubblico e la costruzione di una identità oltre che centralità urbana. Dunque bisogna indirizzare il senso della progettazione verso interventi che riescano a ristabilire delle funzioni pubbliche sulla costa, principalmente funzioni come quelle dedicate ad un turismo consapevole, alla cultura e alla comunicazione, richieste dal progresso delle comunità.

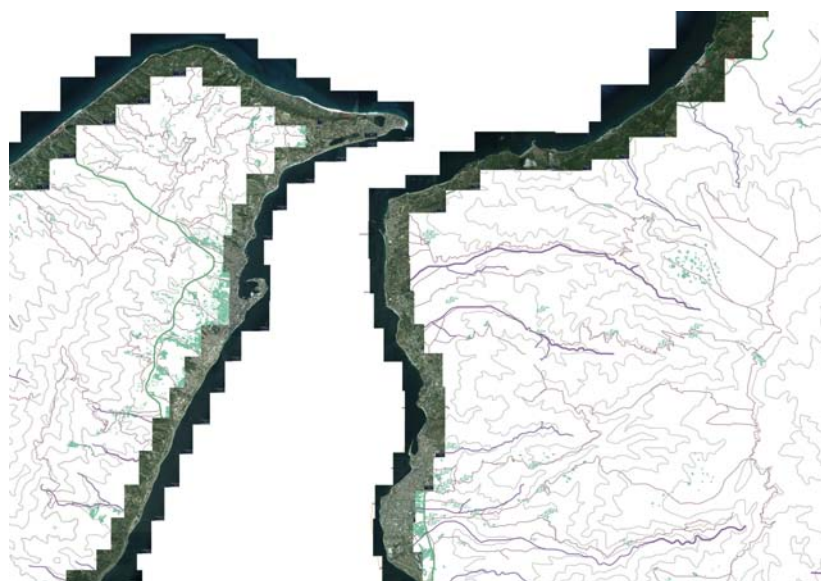


Figura 1. *Morfologia della fascia costiera dello Stretto, di Maria Rosaria Bellissimo, Le promenade come strategia di valorizzazione della fascia costiera del Mediterraneo, Tesi di dottorato in PPCM, 2012*

Alla scala urbana, un possibile elemento capace di connettere e far funzionare spazi altrimenti sconnessi può essere rappresentato dalla promenade urbana, basata sul modello storico delle promenade, il parco-passeggiata che si sviluppa lungo uno spazio lineare, dove risulta privilegiato ed enfatizzato il tema del percorso e dell'andare. La scelta della distribuzione delle sequenze spaziali e delle modalità di movimento del fruitore può costituire il principale indirizzo progettuale. Questo apre ad una assoluta libertà di tema, di scala e di soggetti: il ridisegno, con prefigurazioni di trasformazioni più o meno radicali operate attraverso la costruzione di nuovi spazi o collegamenti (percorsi e itinerari per il tempo libero, con passeggiate e percorsi ciclabili) che diventano elementi di connessione tra le parti urbane, tende ad attribuire o restituire condizioni più elevate di qualità urbana, nel rispetto dei principi della sostenibilità ambientale; incide profondamente oltre che sugli equilibri e sulla dislocazione spaziale delle funzioni, anche sui processi di creazione di nuovi luoghi, nuovi spazi pubblici che possano trasmettere significati di appartenenza e formare una identità collettiva.

Questi nuovi spazi devono essere in linea con la nuova coscienza culturale espressa dal territorio e volti alla valorizzazione culturale attraverso la realizzazione di ecomusei, di percorsi naturali, di aree sperimentali didattiche, di cantieri scuola con possibilità di esperienze di ricostruzione dei muretti a secco, ecc..., che potrebbero consentire la realizzazione di strategie di promozione del "prodotto paesaggio costiero", nell'ottica di un processo generale di sviluppo, in un equilibrio tra competitività economica e compatibilità ambientale, in cui il legame degli abitanti e dei fruitori con le loro coste ricopre un ruolo fondamentale.

La promenade può considerarsi una vera strategia unitaria del territorio sulla tematica dello sviluppo (culturale, servizio e turistico) finalizzato a garantire la connessione tra i centri urbani, il sistema delle spiagge e gli spazi pubblici, anche perché la promenade urbana così intesa collega fisicamente oltre che visivamente i segni territoriali preesistenti e mette in rete le presenze storiche culturali con tutte le altre attività umane presenti.

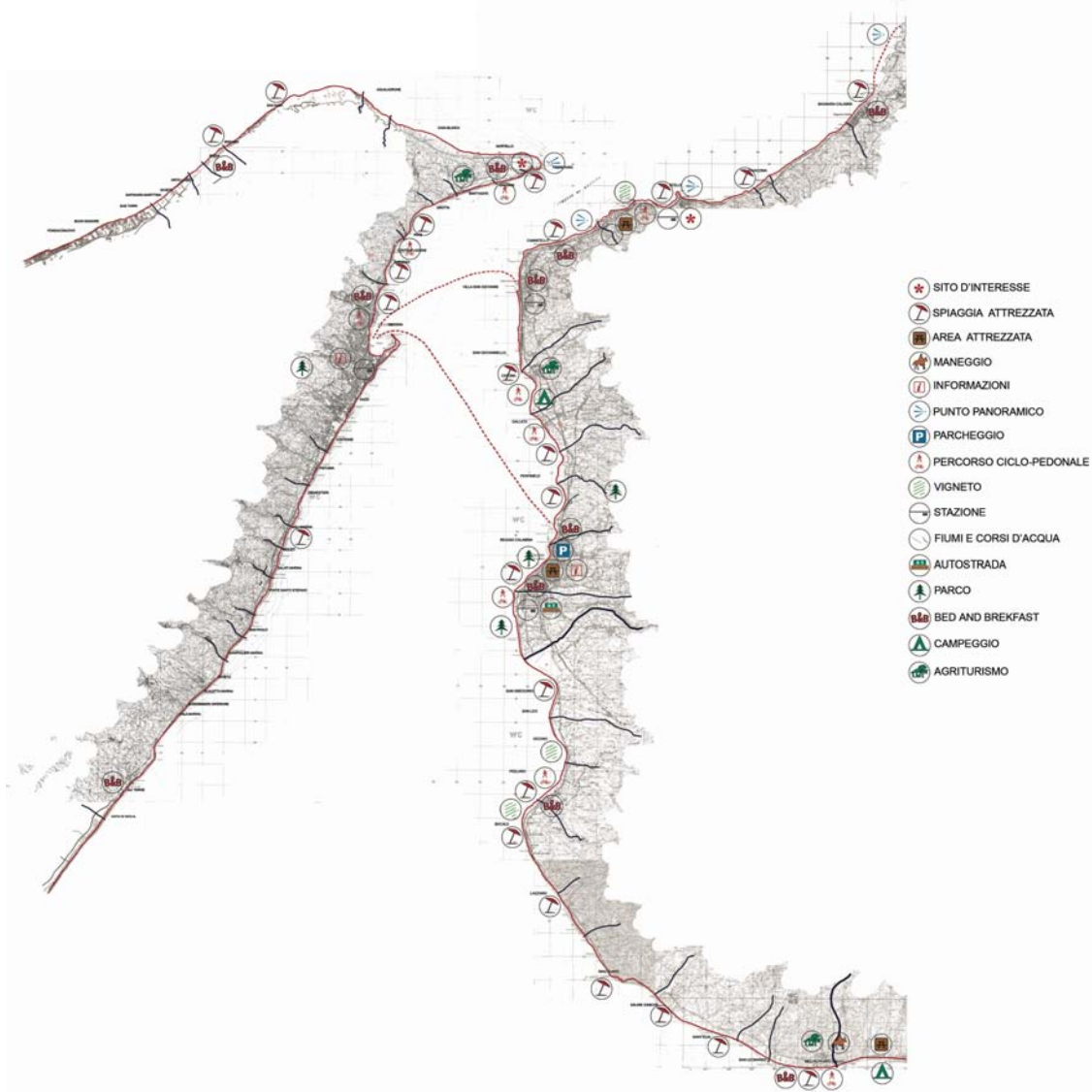


Figura 2. Progetto promenade, di Maria Rosaria Bellissimo, 2012.

Questo è perfettamente in linea con le numerose esperienze internazionali di integrazione tra il settore culturale e i settori ad esso connessi, soprattutto nei centri dell'Europa continentale (Rotterdam o Bilbao), perseguite attraverso una specializzazione territoriale dove parti del territorio diventano il luogo privilegiato per l'insediamento di strutture culturali come musei, spazi espositivi, teatri. Tutte queste esperienze hanno fatto sì che nascesse una politica integrata basata sulle risorse culturali come strategia di sviluppo locale. Anche in Calabria si sta attuando una politica di intervento sul patrimonio culturale regionale realizzando una serie di "distretti culturali" come ambiti di promozione dello sviluppo integrato, politica che appare una delle possibili linee strategiche per la promozione dello sviluppo economico, con l'obiettivo di attuare una politica di intervento sul patrimonio culturale regionale.

La ricerca di politiche innovative nel territorio calabrese deriva da un bisogno implicito, quale è quello di valorizzare e promuovere un uso culturale e sociale delle risorse presenti e scaturisce da due ordini di considerazioni che tengono conto delle tensioni progettuali che storicamente contraddistinguono questa area. La prima è fondata sulla ricchezza di valenze di eccellenza presenti nelle aree di costa, ad oggi poco valorizzate, nonché dalla prossimità con altri elementi di richiamo come i Parchi e le Riserve e con le quali ad oggi non esistono relazioni tali che possano far parlare di un vero e proprio sistema di servizi. La seconda nasce dalle difficoltà di attuare una progettazione unitaria che riesca a definire quest'ambito come sistema di unità, antropica e ambientale superando il clima di episodicità. Infatti, alle politiche di distrettualizzazione vengono riconosciute tra le funzioni più importanti quella della comunicazione dell'identità locale attraverso la capacità di mettere in rete nel territorio le sue valenze culturali e ambientali. Al tema della valorizzazione delle coste si aggiunge la dimensione strategica delle politiche di rete, attraverso l'individuazione, nel territorio regionale, di "sistemi culturali locali" e della loro capacità di costituire dei veri e propri distretti culturali.

Per tali motivi, perseguire una strategia in grado di attivare un processo di valorizzazione del sistema costiero calabrese sembra un disegno vincente. La promozione della cultura attraverso la connessione di nuovi e antichi spazi pubblici dedicati appare di grande interesse per la crescita economica del territorio, sia per le sue caratteristiche socio-economiche che storicamente creano una bassa intensità di capitale ed un'alta componente di attività intellettuale, sia per i suoi forti contenuti simbolici e di identità regionale che connotano i suoi aspetti sociali. Da non sottovalutare anche le ricadute su tutti gli altri settori dell'economia a partire dalle varie forme di turismo (culturale, ricreativo, dei sapori, delle produzioni locali, ecc.), ma anche i positivi impatti della comunicazione museale e della produzione specializzata o dell'artigianato.

Queste strategie progettuali per una visione integrata delle coste presuppongono una strategia di gestione, una capacità di incidere sul sistema turistico e una capacità di promuovere lo sviluppo. La prima deve tenere conto della presenza dei diversi attori del territorio come i rappresentanti del sistema istituzionale, le forze politiche, le forze sociali ed imprenditoriali in un iter dove, insieme al decisore tecnico, interviene il decisore politico che definisce gli obiettivi più generali di questo processo. Questo insieme di decisioni origina un sistema complesso che, nella costituzione di un intervento che sia in grado di sorreggere l'economia costiera, presuppone che vi sia un forte consenso e un coinvolgimento dei soggetti più attivi nelle fasi di progettazione e di gestione. L'attuazione di politiche integrate potrà incidere in maniera sostanziale sull'economia locale direttamente o indirettamente connessa ai paesaggi di costa, creando un attrattore culturale nel territorio come punto di riferimento per gli operatori turistici e culturali, anche attraverso la produzione di materiale di ricerca ed informativo che potrà costituire una fondamentale cassa di risonanza per le filiere produttive.

La seconda è la capacità di incidere sul sistema turistico e sull'incremento dei flussi, attualmente concentrati nella stagione estiva e comunque di breve permanenza, rispetto alle effettive potenzialità dell'ambito. L'obiettivo è quello di poter prolungare la permanenza dei turisti, grazie alla promozione di nuove opportunità legate alle diverse forme di turismo e ai soggiorni legati alla fruizione integrata di specifiche categorie di beni.

Bibliografia

- Balzani M., (2008), *I progetti nelle città della costa*, Maggioli Editore, Dogana (Repubblica San Marino).
- Farnè E. (a cura di, 2008), *Nuovi paesaggi costieri. Dal progetto del lungomare alla gestione integrata delle coste, strategie per le città balneari*, Centro Stampa Regione Emilia Romagna, Bologna.
- Soriani S. (a cura di, 2002), *Porti, città e territorio costiero: le dinamiche della sostenibilità*, Arti Grafiche Editoriali, Urbino.
- Zagari F., (2003), *Un disegno ambizioso per i paesaggi di costa*, in Fallanca C. (a cura di) *Progettazione del paesaggio costiero in ambiente mediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria.



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

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

Il progetto urbano come strumento per la rigenerazione urbana

Francesco Varone

Università degli Studi di Napoli Federico II

Email: varone@unina.it

Abstract

Il progetto urbano rappresenta uno strumento per la ricomposizione dello spazio pubblico; è il momento progettuale di operazioni di riqualificazione urbana, d'integrazione fra più ambiti strutturali d'intervento.

Il progetto urbano può rappresentare la cerniera e la verifica delle interazioni quantitative e qualitative tra vari livelli di pianificazione urbanistica considerando che deve contenere indicazioni complessive e puntuali che garantiscano la qualità della forma urbana.

Il contributo tratterà le finalità ed i contenuti del progetto urbano contestualizzandolo nel panorama disciplinare attuale e delinea la metodologia sperimentata in un caso studio concreto, ossia il "Progetto per la razionalizzazione e valorizzazione del Centro Commerciale Naturale di Soccavo in Napoli".

Parole chiave

Progetto urbano, rigenerazione urbana, spazi pubblici

Introduzione

Il passaggio dall'epoca dell'espansione a quello delle trasformazioni dell'esistente è, in generale, il punto centrale della pianificazione odierna; il lavoro di riqualificazione degli spazi urbani riguarda non solo quelli più centrali - il "cuore" della città - ma anche e soprattutto quello delle periferie o delle periferie oggi divenute zone semicentrali. In sintesi: trasformazioni puntuali della riqualificazione urbana e trasformazioni fisiche dello spazio pubblico intese come riqualificazione diffusa del tessuto urbano antico e/o recente.

Occorre dunque dotarsi di strumenti idonei per valutare, con riferimento alle nuove condizioni, l'incidenza delle trasformazioni/riqualificazioni sulla qualità ed efficienza del sistema urbano e per porre in essere gli interventi necessari. Questi strumenti si basano sul presupposto che la qualità urbana è il prodotto di processi continui di adeguamento e il punto di equilibrio sempre rimesso in discussione fra le aspettative di vivibilità e di efficienza dei diversi soggetti sociali ed economici che la città è chiamata a soddisfare e le prestazioni che essa è realmente in grado di offrire.

Negli anni '90 si sono messi a fuoco una serie di strumenti e procedure innovative (i programmi complessi) per il recupero e la riqualificazione urbana che hanno contribuito allo sviluppo del progetto urbano in Italia.

L'avvento di questi strumenti ha convogliato molte risorse non solo pubbliche, ma anche private verso interventi di riqualificazione degli insediamenti sorti disordinatamente e spesso abusivamente nelle moderne periferie urbane, favorendo in particolare l'adeguamento delle dotazioni di verde e servizi pubblici, il riordino e l'integrazione della viabilità locale, il recupero e la valorizzazione del patrimonio edilizio.

Il Progetto Urbano nel dibattito disciplinare

"Progetto urbano" è un termine cui sono attribuiti molti differenti significati: è stato definito come sinonimo di "politica urbanistica", di "strategia urbanistica" o di "grande progetto di architettura".

In realtà negli anni sessanta Quaroni e Samonà avviarono una prima riflessione sull'approccio urbanistico alla città proponendo che l'oggetto dell'intervento urbanistico consisteva nella forma materiale dell'insediamento umano. In tal senso Quaroni immaginava due forme di Piano ossia il 'Piano idea' e il 'Piano norma'. Il primo dava le ipotesi strutturali, un'immagine chiave della città, mentre il secondo riguardava parti significative del

territorio. Se vogliamo Quaroni anticipava l'attuale forma piano (piano strutturale e piano operativo). Il dibattito è stato ripreso negli anni '80 a partire dalle riflessioni promosse dalla rivista Casabella che vede protagonisti Secchi e Gregotti.

La posizione espressa da Secchi tendeva a rafforzare e sviluppare le capacità del piano affrontando il tema della qualità formale dello spazio urbano. In tal senso propone un nuovo modo di 'disegnare il piano' partendo dagli spazi pubblici che l'urbanistica moderna aveva abbandonato. Nel 'progetto di suolo', Secchi, definisce i caratteri tecnici, funzionali e formali dello spazio aperto ma anche gli elementi che governano l'articolazione, l'organizzazione e la mediazione tra essi e lo spazio costruito. Il Piano di Siena rappresenta l'esempio della traduzione di questa ipotesi in prassi operativa.

La posizione espressa da Gregotti tende ad esaltare il ruolo del 'progetto' all'interno del processo di pianificazione. Il piano in sostanza diventa quadro generale di riferimento per una serie di progetti urbani agendo su due livelli, quello delle regole e quello degli indirizzi. Le regole sono applicabili al tessuto urbano per il controllo del campo di azione di chi interverrà sulla città. Gli indirizzi suggeriscono il processo progettuale e illustrano il contenuto delle regole.

Anche in Europa il ricorso al 'progetto urbano' per rinnovare/riqualificare la città si afferma a partire dagli anni '80. Anche se negli anni '90 il progetto urbano si arricchisce di nuovi contenuti che vanno oltre la definizione delle qualità morfologiche ed architettoniche della trasformazione urbana. In sostanza il 'progetto urbano' diventa sistema di attuazione del piano assumendo le caratteristiche di operatività ed efficacia. Si veda ad esempio l'esperienza di Urban 1 e 2; il programma "City Challenge" in Gran Bretagna; i "Projets de Quartier" in Francia; i Programmi complessi in Italia (PRU, PRIU, Contratti di Quartiere 1 e 2, PRUSST). Ma l'uso del 'progetto urbano' si è anche affermato nei Grandi Eventi (Olimpiadi, Expo) come elemento centrale per il governo ed il controllo dinamico ed operativo dei processi di trasformazione, riqualificazione e rivitalizzazione urbana.

In sostanza il progetto urbano diventa un vero e proprio piano-programma di intervento sulla/per la città.

Il Progetto Urbano, finalità e contenuti

Il progetto urbano, quindi, si configura come un metodo ed uno strumento urbanistico corrispondente alla fase attuale delle trasformazioni urbane che vedono, anche sotto il profilo delle norme legislative, spostare la politica urbanistica delle Amministrazioni comunali da un lato verso l'intervento edilizio diretto e con minor ricorso alla strumentazione urbanistica attuativa (per città che in generale non crescono più, non hanno più bisogno di aggiungere al tessuto esistente nuovi frammenti urbani) e dall'altro verso un crescente coinvolgimento dei privati nella formazione e nell'attuazione del piano urbanistico.

Il progetto urbano rende anche possibile attuare una pianificazione di tipo "induttivo" (dal particolare al generale, dall'abitazione, all'isolato, dall'isolato al quartiere, dal quartiere alla città) contrapposta all'attuale pianificazione "deduttiva" (dal generale al particolare, dal Piano territoriale di coordinamento regionale e/o provinciale, allo strumento urbanistico generale comunale, da questo alla strumentazione urbanistica attuativa e da questa al progetto edilizio).

Il progetto urbano rappresenta uno strumento per la ricomposizione dello spazio; non solo interessa aree o immobili dismesse, zone di margine o di barriera nelle periferie interne della città antica, ma è anche momento progettuale di operazioni di riqualificazione urbana, d'integrazione fra più ambiti strutturali d'intervento, come il sistema delle funzioni rare o di eccellenza, come le reti impiantistiche e tecnologiche, i sistemi della mobilità.

E' uno strumento previsionale-progettuale complesso; dovrebbe dettare da un lato regole insediative e di localizzabilità di varie funzioni flessibili nel tempo per adattarsi alla domanda del momento, e dall'altro strumenti di analisi e di progettazione architettonica per consentire a chi ha compiti di controllo di valutare la rispondenza tra domanda e proposte.

Le finalità e i contenuti di un progetto urbano d'intervento dovrebbero essere:

- la realizzazione, il ripristino e la diversa localizzazione di opere o infrastrutture di servizio urbano, configurando il tutto come una "rete" con elevati contenuti qualitativi;
- la rifunionalizzazione prevalentemente di nuclei del patrimonio di edilizia pubblica - ma non esclusivamente e laddove esistenti/e di aree dismesse nei casi di carenti condizioni urbanistiche e edilizie o di fatiscenza o insufficienza di spazi pubblici, arredo urbano, aree verdi con l'ausilio di piani del colore e della pubblica illuminazione;
- la risistemazione urbanistica dei centri di rappresentanza e promozione di attività della città anche ai fini del marketing urbano;
- lo sviluppo a fini urbanistici di luoghi particolari della morfologia urbana ivi compresi eventuali lotti interstiziali;

- il riordino anche qualitativo degli assetti insediativi ed organizzativi connessi agli interventi di cui ai precedenti punti, con particolare attenzione alla viabilità di collegamento, di fruizione e delle aree di sosta, sia pertinenziali che connesse agli spazi e alle funzioni pubbliche o private di grande richiamo.

I principi del Progetto Urbano

In molti hanno scritto sui principi del “progetto urbano”; dalla letteratura disponibile sono stati estratti sinteticamente i più attuali e significativi, che di seguito si riportano:

Partecipazione e Concertazione

Come si è già detto, nessun progetto è oggi fattibile se non è condiviso (partecipazione) e fondato sulla cooperazione tra soggetti pubblici e privati (concertazione). Le forme e le tecniche di partecipazione sono numerose e sperimentate, e richiedono una attenzione particolare così come per le forme di rappresentazione e di comunicazione indirizzate a rendere possibile la partecipazione.

La concertazione tra i diversi soggetti pubblici e privati deve basarsi su regole certe e valide “erga omnes”, e incentivare soprattutto la qualità del prodotto urbano definendo in maniera chiara ed esplicita gli obiettivi che si vogliono conseguire.

Integrazione

Il progetto urbano si basa sul principio di integrazione funzionale e spaziale della città che è la sostanza dello strumento urbanistico generale. Supera i piani attuativi tradizionali, che operano secondo diverse e separate funzioni o tipologie (residenza, produzione, commercio) entro perimetri rigidi e sono ormai divenuti inefficaci ad ottenere un effettivo innalzamento della qualità urbana.

Il progetto urbano parte da un’attenta analisi quantitativa e qualitativa e dall’apprezzamento anche economico delle risorse locali da valorizzare e integrare. Soprattutto nei casi di medi e grandi progetti urbani deve esistere un rapporto tra le risorse economiche e finanziarie realmente disponibili o attendibilmente tali anche tramite altri strumenti quali il marketing urbano ed il project financing, e le forze sovra-locali, spesso promotrici delle trasformazioni.

Fattibilità

L’azione urbanistica non serve più a “controllare la crescita della città esistente” che non avviene per diversi motivi (dal calo demografico al fatto che la domanda edilizia interessa oggi soggetti nuovi e diversi da quelli del passato e con limitate capacità di spesa nel settore abitativo dalle coppie di anziani alle giovani coppie, dai lavoratori a tempo determinato agli immigrati da altre aree nazionali agli extracomunitari), ma a “favorire lo sviluppo” (cui sempre più spesso si aggiunge l’aggettivo “sostenibile”), cioè la trasformazione qualitativa del tessuto urbano esistente.

In sostanza, il progetto urbano tiene quindi conto del principio di fattibilità, da applicarsi ai singoli interventi ed al loro insieme. Gli studi di fattibilità, e le relative valutazioni, riguardano gli aspetti tecnici, quelli economico-finanziari, quelli procedurali e quelli sociali.

Sostenibilità

La dimensione ambientale e gli obiettivi di rigenerazione ecologica della città sono ormai parte rilevante dell’azione urbanistica.

Il progetto urbano deve fare proprio il principio secondo cui ogni intervento di trasformazione deve contribuire al miglioramento delle componenti ecologiche fondamentali e alla riduzione dei livelli di inquinamento esistenti. Si fonda, quindi, anche sulla misurazione e valutazione preventiva degli effetti degli interventi previsti e definisce le azioni ambientali volte a garantire un bilancio ecologico positivo. Assumono quindi un ruolo rilevante quelle indirizzate al miglioramento della accessibilità e della permeabilità dello spazio urbano. Altrettanto rilevanti gli interventi tesi alla bonifica dei suoli.

Durata

Le trasformazioni urbane qualitative definite dal progetto urbano sono sempre complesse, spesso estese e articolate e richiedono l’azione di soggetti diversi.

Il tempo che intercorre tra la prima ideazione – a parte la lungaggine delle procedure amministrative quando si tratti di varianti parziali alla vigente strumentazione urbanistica generali e la legislazione urbanistica regionale non preveda casi e procedure che ne riducano i tempi - e la fine della completa realizzazione è sempre a lungo

termine, di norma superiore a dieci anni, con un costo economico rilevante sia per gli operatori pubblici che privati. Va sottolineato che la realizzazione iniziale del progetto urbano può anche richiedere un tempo relativamente breve (2/3 anni), ma la sua gestione attuativa necessita di un monitoraggio protratto negli anni per garantire i risultati.

Il caso studio: il Progetto per la razionalizzazione e valorizzazione del Centro Commerciale Naturale di Soccavo in Napoli

Il progetto di riqualificazione del Quartiere Soccavo in Napoli nasce come presupposto della riqualificazione della 'Spina commerciale di via dell'Epomeo' e mira a valorizzare l'ambiente urbano locale in coerenza con quanto auspicato dalla variante al PRG di Napoli.

Gli interventi sono volti al rafforzamento del ruolo di "centro commerciale naturale" dell'asse principale del quartiere, delle traverse laterali e del previsto polo pubblico/privato dell'Ambito 4 del P.R.U (mercato rionale, supermercato e galleria commerciale).

Il progetto si è articolato nelle seguenti fasi:

1. *Analisi urbanistica e socio-economica*
2. *Rilevazione e mappatura delle attività commerciali esistenti*
3. *Indagine campionaria*
4. *Closing e reporting*
5. *Promozione risultati*

Le prime tre fasi hanno comportato una analisi approfondita del territorio e dei suoi principali *stakeholders* (operatori commerciali e popolazione residente) allo scopo di individuare opportunità e vincoli, punti di forza e debolezza del quartiere e del sistema economico locale, fabbisogni e attese dei principali target di riferimento, spunti e suggerimenti per l'elaborazione di una proposta di sviluppo.

La fase di *Closing e reporting* è consistita nella sistematizzazione di tutti i dati e le informazioni raccolte e nella elaborazione di una proposta di sviluppo urbanistico e commerciale.

Infine la fase di promozione è consistita nella condivisione *ex ante* ed *ex post* degli obiettivi e delle finalità del progetto con gli attori del territorio e con le Istituzioni preposte.

In un'ottica di "ascolto" del territorio è stata realizzata una indagine conoscitiva sui target:

- *cittadini residenti*
- *operatori commerciali*

L'indagine è consistita in interviste *face to face* per il segmento "*operatori commerciali*" ed interviste telefoniche per il segmento "*cittadini residenti*".

Attraverso l'indagine si è inteso rilevare dati ed informazioni utili per meglio comprendere:

- il contesto territoriale e commerciale di riferimento (via Epomeo e delle aree limitrofe);
- i fabbisogni e le attese espressi dai due principali target intervistati in merito allo scenario futuro del quartiere Soccavo;
- le proposte ed i suggerimenti dei due target intervistati per la valorizzazione del Centro Commerciale e del quartiere in generale.

Sulla scorta dell'analisi urbanistica e le indicazioni venute dal territorio è stato possibile elaborare un progetto di riqualificazione urbana per il quartiere Soccavo, in grado di valorizzare l'ambiente urbano locale coerentemente con gli interventi di riqualificazione urbana previsti dal P.R.G. vigente e dal P.R.U.

Il progetto urbano persegue i seguenti obiettivi:

- 1) Il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano attraverso la riorganizzazione e la rivitalizzazione dell'asse portante con una serie di azioni di *maquillage* che coinvolgono anche il sistema dei percorsi secondari disposti a pettine lungo lo stesso asse;
- 2) L'incremento della dotazione di spazi pubblici a servizio dell'ambiente urbano locale tramite la realizzazione di una serie di aree nodali che costituiscono una sequenza di luoghi di socializzazione:

- due, a monte e a valle, destinate a parco urbano e parcheggi;
- tre piazze intermedie lungo l'asse.



Figura 1. Il progetto urbano: Schema interpretativo



Figura 2. Il progetto urbano: il Masterplan

L'Asse commerciale e le Piazze

Il progetto prevede la riorganizzazione della via dell'Epomeo esaltandone il carattere consolidatosi nel tempo di asse di "passeggio".

A tal fine si interviene sulla sede stradale riducendo lo spazio della carreggiata, conservando solo la parte destinata al traffico veicolare a doppio senso di marcia, eliminando lo spazio di sosta così da aumentare la dimensione dei marciapiedi.

Inoltre, al fine di migliorare l'immagine urbana complessiva, l'intervento uniforma le pavimentazioni dell'asse principale e delle traverse e prevede la sostituzione dell'attuale sistema di illuminazione con uno più consono a servizio sia dei pedoni, sia dei flussi veicolari. Lungo l'asse si realizza un sistema di spazi di socializzazione grazie alla delocalizzazione di due distributori di benzina e di un autolavaggio dismesso, consentendo in tal modo, oltre al passeggio, la sosta dei fruitori, rispondendo così ad un'atavica carenza di luoghi di aggregazione.

I Parchi Urbani

I nodi cardine del progetto sono gli spazi pubblici destinati a parchi urbani e parcheggi interrati che riqualificano aree attualmente in stato di abbandono.

I parchi, previsti nell'area ex Igenito a valle e nell'area Giustiniano a monte, rispondono alla necessità di dotare la zona di aree a verde, di spazi fruibili da cittadini di ogni classe di età. Essi, essendo accessibili dalla via dell'Epomeo, svolgono anche il ruolo di ulteriore correlazione pedonale tra il Rione Traiano e la via stessa, nella logica dell'integrazione delle parti urbane.

In prossimità dei parchi è prevista la realizzazione di due parcheggi interrati plurilivello a servizio dei residenti, dei commercianti e dei fruitori del centro commerciale naturale.

Tali parcheggi, con quelli in programmazione nell'area del P.R.U., costituiscono una rete di aree di sosta a servizio dell'intero quartiere e di interscambio tra le varie modalità di trasporto pubblico/privato (ferro/gomma).

Grazie al 'progetto urbano' l'Unione Imprese Centro Commerciale Epomeo ha acquisito lo status di Centro Commerciale Naturale vincendo il Bando promosso dalla Regione Campania. Ad oggi le opere di maquillage urbano sono state fatte proprie dal Comune di Napoli ed inserite nel piano triennale. Mentre per le aree destinate a Parco pubblico, parcheggi ed attività sono in corso le concertazioni tra l'Unione delle Imprese, i proprietari dei suoli e l'Amministrazione per stabilire le procedure attuative.



Figura 3. Il progetto urbano: il sistema degli spazi pubblici, le piazze ed i parchi urbani

Bibliografia

- C. Bagnasco (2005), *Piano e qualità urbana*, Roma, ARACNE editrice srl.
- A. Barresi (a cura di, 1997), *Una nuova teoria del disegno urbano*, Gangemi editore, Roma.
- L. Benevolo (1989), "I Progetti nel piano", in *Casabella* n. 563.
- A. Clementi (2004), *Quando si dice qualità*, Atti del Convegno MIT-SIU- Urban Regeneration – La qualità nei progetti di trasformazione urbana. Esperienze europee a confronto, Genova.
- G. Cullen (1976), *Il paesaggio urbano*, Bologna, Calderoni, (ed. or. Townscape, London, The Architectural Press, 1961).
- G. De Carlo (1989), "L'interesse per la città fisica", in *Urbanistica* n. 95.
- G. Fera (2002), *Urbanistica teorie e storia*, Gangemi Editore, Roma.
- C. Gasparri (1994), *L'attualità dell'urbanistica, Dal piano al progetto dal progetto al piano*, Etas libri, Milano.
- K. Lynch (1974), *L'immagine della città*, Marsilio Editore (ed. or. The Image of the city, Cambridge, MIT, 1960).
- L. Quaroni (1996), *Il progetto per la città*, Edizioni Kappa, Roma.
- E. Piroddi (2009), "Progettazione urbana, forma e architettura", in *Urbanistica* n. 140.
- M. Ricci (2009), "Oltre il progetto urbano?", in *Urbanistica* n. 140.
- B. Secchi (1987), "Disegnare il piano", in *Urbanistica* n. 89, pp.8-19.
- B. Secchi (1989), *Un progetto per l'urbanistica*, Torino, Einaudi Piccola Biblioteca.
- F. Varone (2005), "I programmi complessi: quadro legislativo e applicazione nella Provincia di Napoli", in *Monitoraggio sulla pianificazione urbanistica nell'area metropolitana*, ACEN ricerche/4, Ed. Graffiti, Napoli.



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

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

L'uso degli spazi pubblici a Napoli tra senso civico e regole

Andrea Varriale

Bauhaus-University of Weimar
Institute for European Urban Studies
Email: andreavarriale@hotmail.it

Abstract

Questo progetto di ricerca, ancora in fase di definizione, propone un'analisi articolata (cioè né culturalista né materialista) della dimensione spaziale del senso civico a Napoli. Definito come predisposizione diffusa a cooperare per obiettivi comuni, nella sua dimensione spaziale il senso civico è teorizzato come l'inclinazione ad utilizzare gli spazi pubblici in modo sostenibile e consentendone l'accesso ad una pluralità di utenze. La tesi sostenuta è che il senso civico (o la sua mancanza) non sia un aspetto immutabile di una determinata "cultura", ma un elemento dinamico le cui "manifestazioni" sono fortemente influenzate da regole formali ed informali.

Parole chiave

spazi pubblici, Napoli, capitale sociale

1 | Introduzione

Il titolo della conferenza, "Urbanistica per una diversa crescita", invita a riflettere sui diversi modi in cui lo sviluppo economico si ponga in relazione col territorio. Processi diversi quali l'abuso edilizio, il formarsi di distretti industriali, o la costruzione di grandi infrastrutture sono solo alcuni esempi di come sviluppo e territorio si possano legare insieme. In verità, tale legame è molto spesso evidente, e limitarsi a riconoscere le ricadute spaziali dello sviluppo in astratto risulta un esercizio banale. «Potrebbe mai aversi sviluppo economico in un'area» si chiedeva retoricamente Franzini «senza il contributo di almeno qualche risorsa proveniente da quell'area?» (Franzini, 1999: 15). Evidentemente no. Piuttosto, ci si può proporre di valutare in quali modi il territorio (inteso come insieme più o meno coerente di risorse fisiche, economiche e sociali) sia (stato) una risorsa per lo sviluppo, e con quali conseguenze. Un elemento complementare riguarda le modalità in cui lo spazio (in questo caso lo spazio urbano) viene utilizzato e trasformato secondo logiche più o meno compatibili con lo sviluppo.

Questo articolo presenta l'impianto teorico di una ricerca di dottorato, ancora in fase di definizione, sull'uso degli spazi pubblici a Napoli. La ricerca prende spunto da una lettura critica dell'approccio culturalista di alcuni studi sul Mezzogiorno italiano. Diversamente dai lavori sulla natura culturale del "capitale sociale", questa ricerca parte dalla considerazione che la prevalenza o meno di relazioni cooperative e la minore o maggiore diffusione di comportamenti ritenuti "civici" (in questa ricerca riferiti agli spazi pubblici) non si possano intendere solamente come epifenomeni di una cultura più o meno intrisa di "capitale sociale". Piuttosto, bisogna tracciare le condizioni specifiche in cui vengono praticati quei comportamenti che si ricollegano forse sbrigativamente ad una cultura avversa alle relazioni cooperative o allo scarso senso civico. Questo è ciò che ci si propone di fare studiando gli usi dello spazio pubblico a Napoli. Gli spazi pubblici sono intesi come il luogo dove le inclinazioni dei cittadini (verso altri cittadini ma anche verso lo spazio stesso) si confrontano, conformandosi o scontrandosi, con le regole formali ed informali che ne regolano l'uso. Questa impostazione riflette l'idea che a favorire un uso civico dello spazio pubblico non siano la densità del tessuto sociale o il grado di cultura civica dei cittadini in quanto tali (in altre parole, legami comunitari forti), quanto piuttosto un equilibrio alto tra regole formali (basate sul principio della responsabilità individuale) e regole informali o comunitarie (improntate al mantenimento della coesione del gruppo) (Rodriguez-Pose & Storper, 2006).

2 | Cultura e sviluppo

Come sostenuto da sociologi ed economisti, alcuni elementi chiave per comprendere gli squilibri economici territoriali sono proprio le dinamiche sociali che sottendono all'agire economico (cfr. ad es. Coleman, 1984; Hirschman, 1985; Granovetter, 1985). Nonostante sia tuttora ritenuta un aspetto eterodosso dell'analisi economica, l'attenzione al ruolo delle regole sociali nelle dinamiche dello sviluppo economico è un elemento fondante dei classici della sociologia (si pensi al lavoro di Weber sull'etica protestante o alla coppia concettuale comunità/società proposta da Tönnies). Per lungo tempo, però, ha prevalso l'idea che lo studio dell'economia dovesse essere tenuto distinto da quello delle dinamiche sociali. Ad oggi, in ogni caso, l'idea che le norme di una società abbiano ripercussioni importanti per il funzionamento dell'economia non suscita più scandalo tra gli economisti (Franzini, 1999). L'inclusione di variabili culturali negli studi sullo sviluppo, però, non sempre ha generato risultati soddisfacenti, anche per quanto riguarda gli studi sul Mezzogiorno.

2.1 | Capitale sociale come eredità del passato

In alcuni celebri studi sul sottosviluppo del Mezzogiorno (Banfield, 1958; Putnam, 1993; Fukuyama, 1995; Guiso, et al., 2004; De Blasio & Nuzzo, 2010), ad esempio, la presupposta mancanza di cultura civica e della cooperazione, ritenuta a vario titolo responsabile della sua arretratezza economica, non viene sostanzialmente teorizzata, preferendosi invece un riferimento tautologico alle tradizioni non-civiche della società meridionale (Levi, 1996; Portes, 1998; Rothstein & Stolle, 2008). Nonostante tale approssimazione, o forse proprio per questa, il peso analitico attribuito alla "cultura locale" finisce per mettere in ombra la relativa autonomia della politica nel fissare quelle che North chiama "le regole del gioco" (North, 1990). Quando non del tutto ignorata, la politica entra nell'analisi come variabile dipendente. Si sostiene, cioè, che la qualità delle istituzioni sia determinata dalla quantità del capitale sociale disponibile nel suo territorio (come nel celebre lavoro di Putnam). Altrimenti, la politica viene intesa come elemento di disturbo negli scambi tra privati tendenzialmente forieri di "fiducia sociale", come nel lavoro di Fukuyama (Tarrow, 1996; Bagnasco, 1999). Si tratta di un cortocircuito analitico diffuso, che riecheggia la "cultura della povertà" con cui Lewis (1959) spiegava il perseverarsi delle ineguaglianze economiche nella società. Scrivendo di familismo nel meridione, Gribaudi racconta a proposito di un ospedale torinese: «Mogli, madri, figlie degli ammalati giungevano al loro capezzale la mattina prestissimo... Si sostituivano spontaneamente all'istituzione. La collusione fra inefficienza dell'ospedale e comportamento dei familiari era evidente. Se al mio posto si fosse trovato un sociologo o un antropologo e se l'ospedale fosse stato meridionale, tutto ciò avrebbe potuto dare luogo alle note considerazioni sul ruolo della famiglia e sui suoi effetti perversi sulle istituzioni pubbliche» (Gribaudi, 1993: 16).

Quale può essere, dunque, un modo proficuo di includere variabili socio-culturali nell'analisi dei processi che concorrono a rendere un territorio più o meno sviluppato di altri? Un utile punto di partenza è quello di definire una teoria dell'agire cooperativo e dell'azione civica (o, per maggiore brevità, una teoria del capitale sociale), che vada oltre le spiegazioni "culturaliste" i cui limiti si è cercato di illustrare brevemente.

2.2 | Capitale sociale tra struttura e azione

Il concetto di capitale sociale ha fatto la sua comparsa nel dibattito socio-economico alla fine degli anni '80 del secolo scorso, in particolare nei lavori di Bourdieu (1980 e 1983) e di Coleman (1988 e 1990). In questi due autori prevale una visione del capitale sociale come rete di relazioni che funge da risorsa per gli individui (Bagnasco, 1999). La popolarità di questo concetto è stata enormemente accresciuta dal già menzionato lavoro di Robert Putnam (1993), che spiega il divario economico tra le regioni italiane (anche in termini di qualità delle istituzioni) proprio in termini di diverse dotazioni di capitale sociale. Ma di cosa si tratta, esattamente? Coleman lo definisce come «gli aspetti della struttura sociale che facilitano alcune azioni degli attori sociali all'interno della stessa struttura sociale» (Coleman, 1990: 302). Si tratta di una definizione aperta e valutativa, che lascia aperta la questione se tale cooperazione abbia finalità desiderabili o meno. In Putnam (1993, 1995), invece, la cooperazione tra attori sociali è vista in luce marcatamente positiva, ed è alla base del nesso causale che l'autore individua tra le "reti di impegno civico" e il rendimento economico delle regioni italiane. Ma secondo diversi autori, il suo ragionamento tende ad esagerare le virtù "sviluppiste" del senso civico (Tarrow, 1996; Trigilia, 1999; Portes, 1998). Eppure, i livelli di correlazione statistica individuati tra il senso civico (misurato attraverso alcuni indicatori quali l'associazionismo o la diffusione dei quotidiani) e qualità delle istituzioni regionali sono – a detta dell'autore stesso – sorprendentemente alti. E allora perché tante critiche sulle conclusioni che ne trae? Prima di tutto, come si è suggerito sopra, è problematico associare la "cooperazione" in quanto tale a pratiche sociali foriere di sviluppo (un contro-esempio tipico è quello della cooperazione tra membri di un clan camorristico, delle cui ricadute economiche raramente si legge nei manuali di economia dello sviluppo). Una

volta ridimensionato (ma non negato) il valore della cooperazione nel funzionamento delle istituzioni, è ancora lecito e utile chiedersi perché in alcuni contesti prevalgano comportamenti cooperativi mentre in altri no.

La maggiore carenza nel ragionamento di Putnam è la concezione delle istituzioni quali ricettacoli inerti della "cultura del sospetto" e del basso senso civico che pervaderebbero la società meridionale. Nella letteratura sul capitale sociale si è sviluppato, anche in risposta a tale concezione, un filone cosiddetto "istituzionalista". In tale approccio, il cui fondamento teorico è molto simile a quello della cosiddetta nuova economia istituzionale, le istituzioni hanno un ruolo centrale: esse creano "le regole del gioco" (North, 1990). La prevalenza o meno di comportamenti ritenuti compatibili col concetto di capitale sociale (o con alcune sue categorie, quali quelle di fiducia sociale, senso civico e relazioni cooperative), vengono spiegate in funzione della qualità delle istituzioni. Il nesso logico è capovolto.

Il concetto di istituzione è molto simile a quello di "struttura" nel dibattito sociologico (Hollingsworth, 2003; Searle, 2005; Hodgson, 2006). È innanzitutto dal punto di vista teorico, dunque, che si riafferma che l'azione sociale (in questo caso, comportamenti cooperativi e civici) non avvenga nel vuoto, ma piuttosto in un campo segnato da regole formali (leggi e regolamenti) ed informali (consuetudini). È importante precisare, in proposito, che la teoria istituzionalista, in generale, intende l'azione sociale come strutturata ma al contempo *strutturante* rispetto alle istituzioni. Cerca cioè di restituire teoricamente una via di mezzo tra i due estremi del dibattito tra azione e struttura: l'autonomia dell'attore individuale da un lato e la sua sostanziale determinazione strutturale dall'altro. Si tratta di considerazioni in apparenza scontate, e che sono state già trattate ampiamente in sociologia (si pensi al concetto di *habitus* in Bourdieu (1990) o a quello di strutturazione per Giddens (1984)), ma che cionondimeno sono ignorate in parti importanti della ricerca sul capitale sociale.

3 | Il capitale sociale negli spazi pubblici di Napoli

«Laddove linee di confine formali rimanevano senza effetto, queste venivano rimpiazzate da norme informali e codici che regolavano l'organizzazione sociale dello spazio urbano ridefinendo il luogo della trasgressione. È per questo che la diffusa equiparazione tra parcheggio illegale e disordine non ha senso. Chiunque abbia parcheggiato la propria auto nei quartieri [spagnoli] sa che ci sono regole complesse ed obblighi pecuniari che regolano l'occupazione temporanea delle sue strade» (Dines, 2012: 247, traduzione mia).

L'individuazione degli spazi pubblici concreti per ricerca sul campo rispecchia l'idea dei diversi equilibri possibili tra regole formali ed informali (Rodriguez-Pose & Storper, 2006). La misurazione di tali equilibri richiede la costruzione e la giustificazione di indicatori affidabili, operazione che non è stata ancora conclusa. Ci si limita pertanto a proporre un prototipo, una simulazione delle possibili tipologie di spazi pubblici. È una matrice semplice, in cui l'incidenza delle regole informali (o comunitarie) può essere bassa o alta, e lo stesso viene considerato per le regole formali (o sociali). I quattro tipi ideali sono quindi: equilibrio basso (regole informali e formali ugualmente inapplicate); disequilibrio informale (regole informali prevalenti su quelle formali); disequilibrio formale (regole formali prevalenti su quelle informali); equilibrio alto (regole informali e formali incisive e complementari tra loro).

Gli spazi che sembreranno approssimare meglio questi tipi ideali (si ripete, secondo indicatori ancora da individuare) saranno oggetto di uno studio prevalentemente qualitativo. Questo studio sarà inteso a tracciarne l'uso (da parte di individui e gruppi) in termini di maggiore o minore rispondenza al tipo ideale di "uso civico": un uso sostenibile e che renda (o mantenga) questi spazi accessibili ad una pluralità di utenze. La prima parte della ricerca consisterà nell'individuare le singole regole dello spazio che costituiscono ognuno dei due sistemi di regolazione (istituzioni formali ed informali) e nello stimare il grado di penetrazione di ognuno di questi sistemi (Rodriguez-Pose e Storper 2006). Nella seconda parte si cercherà di stabilire le modalità di relazione tra questi due sistemi (e.g. complementarità, sostituzione o scontro). Tali modalità saranno già state illustrate come ipotesi nella parte teorica. Nella terza parte si analizzeranno gli usi dello spazio pubblico in relazione a tali regole. Si presterà attenzione a non confondere le regole (implementate con minacce credibili di sanzione) con l'*habitus* (Voigt, 2009). Lo scopo della ricerca, si ripete, è quello di presentare la cultura civica e le sue manifestazioni spaziali come un elemento storico, inserito cioè in specifici contesti istituzionali, piuttosto che come un portato monolitico della storia remota.

Gli spazi pubblici, in conclusione, sono intesi come il luogo in cui idee alternative di città si accavallano, si scontrano o si integrano, e il cui uso è negoziato tra cittadini diversi oltre che tra (comunità di) cittadini ed istituzioni. Le destinazioni d'uso possono essere varie, così come vari possono essere i fini che esse esprimono: interessi personali, slanci di senso civico o a finalità politico-ideologiche rientrano tra le realtà che ci si aspetta di incontrare. In conclusione, ci si augura che un approccio attento alla eterogeneità e dinamicità dei fenomeni sociali possa sopperire alle carenze concettuali e metodologiche di molta letteratura sul capitale sociale.

Bibliografia

- Bagnasco, A., 1999. Teoria del capitale sociale e "political economy" comparata. *Stato e mercato*, III(19), pp. 351-372.
- Banfield, E. C., 1958. *The Moral Basis of a Backward Society*. New York: Free Press.
- Bourdieu, P., 1980. Le capital social: Notes provisoires. *Actes de la recherche en sciences sociales*, Issue 31, pp. 2-3.
- Bourdieu, P., 1983. The Field of Cultural Production, or the Economic World Reversed. *Poetics*, Issue 12, pp. 311-356.
- Bourdieu, P., 1990. *The Logic of Practice*. Stanford: Stanford University Press.
- Coleman, J. S., 1984. Introducing Social Structure into Economic Analysis. *The American Economic Review*, II(74), pp. 84-88.
- Coleman, J. S., 1988. Social Capital in the Creation of Human Capital. *American Journal of Sociology*, Issue 94, pp. 95-120.
- Coleman, J. S., 1990. *Foundations of Social Theory*. II a cura di Cambridge, MA: Harvard University Press.
- De Blasio, G. & Nuzzo, G., 2010. Historical Traditions of Civicness and Local Economic Development. *Journal of Regional Science*, IV(50), pp. 833-857.
- Dines, N., 2012. *Tuff City. Urban Change and Contested Space in Central Naples*. Oxford: Berghahn Books.
- Franzini, M., 1999. Cooperazione, scelte pubbliche e sviluppo locale. *Meridiana*, Issue 34-35, pp. 15-32.
- Fukuyama, F., 1995. *Trust: The Social Virtues and the Creation of Prosperity*. London: Hamish Hamilton.
- Giddens, A., 1984. *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity Press.
- Granovetter, M., 1985. Economic Action and Social Structure. *American Journal of Sociology*, III(91), pp. 481-510.
- Gribaudi, G., 1993. Familismo e famiglia a Napoli e nel Mezzogiorno. *Meridiana*, Issue 17, pp. 13-42.
- Guiso, L., Sapienza, P. & Zingales, L., 2004. The Role of Social Capital in Financial Development. *American Economic Review*, III(94), pp. 526-556.
- Hirschman, A. O., 1985. Against Parsimony. Three Easy Way of Complicating some Categories of Economic Discourse. *Economics and Philosophy*, I(1), pp. 7-21.
- Hodgson, G. M., 2006. What Are Institutions?. *Journal of Economic Issues*, I(XL), pp. 1-25.
- Hollingsworth, R. J., 2003. Advancing the socio-economic paradigm with institutional analysis. *Socio-Economic Review*, I(1), pp. 130-135.
- Levi, M., 1996. Social and Unsocial Capital: A Review Essay of Robert Putnam's Making Democracy Work. *Politics Society*, Issue 24, pp. 45-55.
- Lewis, O., 1959. *Five Families: Mexican case studies in the culture of poverty*. New York: Basic Books.
- North, D., 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Portes, A., 1998. Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology. *Annual Review of Sociology*, Issue 24, pp. 1-24.
- Putnam, R. D., 1993. *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton: Princeton University Press.
- Putnam, R. D., 1995. Bowling Alone: America's Declining Social Capital. *Journal of democracy*, 1(6), pp. 65-78.
- Rodriguez-Pose, A. & Storper, M., 2006. Better Rules or Stronger Communities? On the Social Foundations of Institutional Change and Its Economic Effects. *Economic Geography*, I(82), pp. 1-25.
- Rothstein, B. & Stolle, D., 2008. The State and Social Capital: An Institutional Theory of Generalized Trust. *Comparative Politics*, IV(40), pp. 441-459.
- Searle, J. R., 2005. What is an Institution?. *Journal of Institutional Economics*, 1(1), pp. 1-22.
- Tarrow, S., 1996. Making Social Science Work Across Space and Time: A Critical Reflection on Robert Putnam's Making Democracy Work. *The American Political Science Review*, II(90), pp. 389-397.
- Trigilia, C., 1999. Capitale sociale e sviluppo locale. *Stato e mercato*, Volume III, pp. 419-440.
- Voigt, S., 2009. *How (not) to Measure Institutions*. s.l., s.n., pp. 1-26.