



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 metodologia per la valorizzazione del paesaggio storico urbano secondo le linee guida UNESCO

Emanuela Abis

Università degli Studi di Cagliari
DICAAR - Dipartimento Ingegneria Civile Ambientale ed Architettura
Email: emabis@unica.it

Chiara Garau

Università degli Studi di Cagliari
DICAAR - Dipartimento Ingegneria Civile Ambientale ed Architettura
Email: cgarau@unica.it

Stefano Pili

Università degli Studi di Cagliari
DICAAR - Dipartimento Ingegneria Civile Ambientale ed Architettura
Email: stefano.pili@unica.it

Abstract

Le raccomandazioni UNESCO per tutelare e valorizzare il paesaggio storico urbano sottolineano la necessità di comunicare ai city users il valore sia delle emergenze architettoniche che del sistema culturale territoriale in cui esse si inseriscono e si relazionano. Partendo dal caso di studio di un quartiere storico di Cagliari (Castello), si è definito un approccio metodologico per la costruzione, la condivisione e la gestione della conoscenza applicata al processo di tutela e valorizzazione del patrimonio storico urbano, in coerenza con le raccomandazioni UNESCO. Nel contributo si mostrano i primi risultati di una ricerca in corso, in cui, utilizzando l'ampia disponibilità di Open Geodata (OG) e le capacità di analisi spaziale proprie degli strumenti GIS, sono stati sintetizzati alcuni layers informativi allo scopo di rappresentare le relazioni tra le componenti fisico-qualitative degli edifici, le caratteristiche demografiche e sociali dei residenti e i valori immateriali che caratterizzano il patrimonio edificato.

Parole chiave

Patrimonio storico urbano, integrazione, conoscenza.

Il nuovo concetto di paesaggio storico urbano

La riflessione proposta è finalizzata essenzialmente a comprendere le potenzialità degli *Open Geodata* (OG) opportunamente elaborati attraverso indicatori sintetici, come basi per la costruzione di un GEO-blog integrato con le *Volunteered Geographic Informations* (VGI), al fine di impostare un processo iterativo di implementazione e condivisione della conoscenza in contesti fortemente caratterizzati come “paesaggi storici” secondo la definizione data dall’UNESCO nella raccomandazione per la valorizzazione e la tutela del Paesaggio Storico Urbano (*Recommendation on the Historic Urban Landscape*, adottata nel novembre 2011 e approvata nel maggio 2012). L’applicazione ad un caso di studio della città di Cagliari ha lo scopo di validare il modello metodologico mettendo a fuoco le criticità che emergono nel passaggio dall’enunciazione generica di principi quali *partecipazione, valorizzazione, tutela*, del patrimonio storico diffuso, contenuti nei documenti di indirizzo UNESCO e nella letteratura, alla loro attuazione a livello locale. Il contributo riporta alcuni risultati delle attività svolte nell’ambito del progetto di ricerca “Procedure e modelli per la valorizzazione integrata del patrimonio insediativo storico. Linee guida per l’applicazione della Raccomandazione Unesco sul paesaggio storico urbano”

finanziato dalla Regione Sardegna nell'ambito della Legge regionale di promozione della ricerca scientifica (LR 7/2007).

La tutela e la valorizzazione del patrimonio storico fanno parte della tradizione culturale di ogni società (Tweed et al., 2007; Doratli et al., 2004) ed hanno acquisito un ruolo sempre più significativo e centrale nelle attuali politiche urbane. Tuttavia il concetto di patrimonio culturale risulta essere in continua evoluzione, come dimostrato anche dalla rielaborazione dello stesso concetto operata dall'UNESCO a partire dal *World Heritage Convention* (1972). Si è passati dall'identificare il patrimonio come un bene indipendente dal suo contesto, al considerarlo come esito architettonico corale. Oggi la letteratura è concorde nell'affermare che un monumento fa parte del tessuto urbano in cui si contestualizza, nel considerare i centri storici nella loro interezza come sistemi culturali identitari (Gabrielli, 2010); più recentemente l'interesse si è esteso al contesto geografico entro cui la città si è nel tempo costruita e modificata fino ad arrivare al concetto di paesaggio storico culturale (Rössler 2005; Leask et al. 2006).

Partendo da questi presupposti, si capisce come la raccomandazione UNESCO citata, non modificando gli approcci conservativi esistenti, integra e promuove le politiche e le pratiche di conservazione dell'ambiente costruito attraverso il *landscape approach*.

Tale raccomandazione va oltre il significato e i limiti dell'organizzazione spaziale, sociale e culturale, tipici e radicati nel vivere urbano; si sofferma sulla percezione visiva e sul rapporto tra edifici e morfologia, integrando anche l'insieme dei beni materiali ed immateriali che costituiscono l'«espressione della cultura di una determinata collettività» (Buratti, 2012: 35). Conservare il paesaggio urbano assume quindi il significato di un suo pieno coinvolgimento nella contemporaneità (Spagnolo, 2011), attraverso azioni di riutilizzo che ne garantiscano la permanenza e la salvaguardia dell'identità.

Una metodologia di analisi

Definire strategie e programmi per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico urbano implica sempre cogliere le opportunità di sviluppo culturale ed economico del contesto in cui si opera senza introdurre fattori che possano compromettere la conservazione dei beni da tutelare, definendo condizioni compatibili di riutilizzo sia per le funzioni pubbliche che per quelle private. A tal fine si propone un modello di rappresentazione della realtà che ne evidenzia i caratteri identitari peculiari mediante indicatori quantitativi e qualitativi utili all'elaborazione di scenari sui quali valutare gli effetti conseguenti alle diverse potenziali azioni di modificazione.

Nella fase preliminare l'approccio si concretizza attraverso un'analisi SWOT su cui formulare obiettivi, individuare azioni e monitorarne gli effetti. In letteratura si rileva la difficoltà nell'applicazione tradizionale di tale analisi al patrimonio storico urbano in quanto alcuni fattori esterni, che possono anche essere letti con un'accezione negativa per l'intero contesto urbano possono viceversa rivelarsi come fattori chiave per lo sviluppo di un particolare quartiere storico (Bryson, 1988; Cuesta et al., 1999; Doratli et al., 2004). Per adattare l'analisi all'approccio metodologico strategico si propone di strutturare la base conoscitiva su due macro categorie: il *patrimonio storico urbano*, con i suoi valori materiali ed immateriali da tutelare e valorizzare, caratterizzato da fattori più costanti nel tempo, attraverso i quali si possono definire i punti di forza e debolezza; le *funzioni*, anch'esse materiali ed immateriali, caratterizzate da una maggiore variabilità, in base alle quali individuare opportunità e minacce per lo sviluppo.

Si sono assunte come riferimento le linee guida per la costruzione di un modello di Piano di Gestione previste dalla raccomandazione UNESCO. Tali linee guida propongono alcuni assi strategici per l'individuazione di obiettivi e risultati attesi di medio e lungo termine, utili a orientare la decisione e facilitare il dialogo tra PA e *stakeholders* locali. In particolare si rinvengono cinque strategie: *di conoscenza; di conservazione; di partecipazione; di valorizzazione e sviluppo; di marketing e comunicazione territoriale* intorno alle quali si è strutturata l'analisi del contesto.

Le componenti del *patrimonio storico urbano* rappresentano le caratteristiche identitarie in quanto a unicità, conservazione e rilevanza. La maggior parte delle componenti riferite al patrimonio fisico ha un andamento prevalentemente statico, così come i valori identitari che costituiscono le relazioni col sistema storico culturale territoriale della lunga durata. Le altre componenti, legate alla fruizione dello spazio, hanno invece un andamento più dinamico che richiede strumenti di monitoraggio flessibili ed implementabili anche con metodi partecipativi.

La seconda categoria di analisi, ossia le *funzioni*, è caratterizzata dall'integrazione di componenti fisiche, quali la consistenza degli alloggi e la presenza dei servizi, con componenti immateriali. La definizione del profilo dell'utenza, unitamente alle caratteristiche di pregio ed obsolescenza delle funzioni, permette di individuare le opportunità di rifunzionalizzazione del patrimonio (Bullen, 2010). Le funzioni, pur basandosi su fattori di natura fisica, sono l'elemento più dinamico del sistema su cui l'azione strategica può agire in maggior misura e necessitano di strumenti di monitoraggio che coinvolgano più direttamente tutti i fruitori.

La rappresentazione sintetica di alcune componenti si può basare sul vasto panorama di *OG* che, pur con peculiarità diverse dettate dal contesto, può fornire informazioni di natura topografica (disponibile con alto grado

di dettaglio per gli ambiti urbani), sui vincoli e sugli strumenti di pianificazione e, più in generale, sui dati statistici disponibili presso banche dati istituzionali: la morfologia urbana; il patrimonio edificato; la localizzazione dei servizi; i beni architettonico monumentali. L'utilizzo delle capacità di analisi e rappresentazione degli strumenti GIS permette di ricavare letture integrate tra componenti di diversa natura che possono essere diffuse *on-line* mediante WebGis (Dragicevic et al., 2004; Di Pasquale et al., 2011; Minghini, 2012; Skarlatidou et al., 2013). Il patrimonio documentale conservato presso archivi e biblioteche è, invece, la base per definire e rappresentare i valori immateriali dell'edificato storico nei loro significati e valenze identitarie consolidate dei luoghi. Lo studio delle componenti, che coinvolge a vario titolo i *city user*, seppure possa essere basato su una certa disponibilità di dati statistici riguardanti il profilo dei residenti, può richiedere l'integrazione di un contributo informativo di tipo partecipativo sia per colmare lacune dei dati ufficiali che per ottenere nuove informazioni. In questo modo vi è una "redazione corale" della mappa, come forma di creazione, scrittura, pubblicazione di contenuti georeferenziati da parte non solo degli addetti ai lavori, ma di tutti gli utenti, in cui la produzione "tecnica" viene implementata da informazioni provenienti dai *VGI*. In letteratura si ritrovano diverse recenti sperimentazioni di *Geoblog* o *WebGis* integrati con i *VGI* applicati al patrimonio storico urbano (Goodchild, 2007, 2010; Salvatori et al., 2012; Oliveri et al., 2012; Rotondo, 2012). Tuttavia, sebbene sia possibile controllare la qualità del dato *ex ante* ed *ex post* con modalità preventive e correttive, non bisogna sottovalutare alcune problematiche che portano inevitabilmente alla questione della classificazione degli utenti (Coleman et al., 2009). Infatti può capitare che i) i dati raccolti volontariamente manchino di una corretta localizzazione (causata dall'inesperienza degli utenti); ii) si manifestino difficoltà nell'elaborare le stesse informazioni volontarie perché sono da sovrapporre, combinare, far interagire con altri strati informativi mediante apposite *mash-up*; iii) non sia sufficiente o venga a mancare del tutto l'attendibilità degli utenti volontari.

L'applicazione della metodologia al quartiere storico di Castello (Cagliari)

Come detto nella premessa Castello, uno dei quattro quartieri antichi della città di Cagliari, è stato assunto quale ambito di studio poiché il suo carattere fortemente identitario come nucleo di prima e antica formazione della città, che conserva ancora oggi pressoché invariato l'impianto urbanistico medioevale racchiuso dalle mura risalente alla fondazione pisana, lo rende particolarmente idoneo all'applicazione dei criteri contenuti nella raccomandazione UNESCO.

La concentrazione di beni storico culturali e l'elevata incidenza di edifici pubblici caratterizzano il quartiere per una forte presenza di funzioni istituzionali e di servizio di scala urbana tra le quali spiccano quella universitaria e quella museale. Il Comune di Cagliari ha recentemente adottato (2011) il Piano Particolareggiato del Centro Storico che andrà a sostituire il precedente strumento regolatore, il Piano Quadro per il Centro Storico (2000). Il quartiere non è stato sinora interessato da alcuno specifico piano di valorizzazione capace di indirizzare le politiche e gli interventi dei diversi soggetti pubblici e privati cui compete la gestione dell'importante patrimonio costruito oggetto di interventi di riuso sempre più sporadici e non coordinati.

Il patrimonio storico urbano

Nello sviluppo dell'applicazione metodologica al caso di studio si è riscontrata inizialmente l'elevata eterogeneità dei documenti OG disponibili riferiti al contesto. Nella prima fase si è provveduto alla raccolta degli OG tramite ricerche di archivio e di dati territoriali sistematizzando la conoscenza in maniera funzionale alle analisi, attraverso una piattaforma di condivisione su base spaziale. Le informazioni sono contenute in dati di varia natura (fotografie, disegni, delibere, testi...), non sempre disponibili in versione digitale e provvisti di un riferimento spaziale esplicito. Non tutte le informazioni possono essere rappresentate su base spaziale: alcuni dati sono privi di riferimento mentre altri, pur essendo in qualche modo riconducibili ad un ambito spaziale non possono essere georiferiti per l'onerosità dell'operazione o per la poca significatività della stessa.

La spazializzazione, perciò, è stata effettuata tramite letture sintetiche, organizzate in maniera multi scalare per rappresentare le principali componenti che caratterizzano il patrimonio storico tramite l'utilizzo di elementi vettoriali, immagini *RASTER* e un sistema di *hyperlink* legati in modo univoco agli oggetti cartografici e ad un database strutturato che potrà essere implementato in WebGis. Tale approccio è funzionale all'organizzazione della conoscenza nella fase dell'individuazione dei valori e contribuisce, fin dalle prime fasi della ricerca, a costruire una struttura dei dati utile non solo alla condivisione e diffusione dei risultati ma anche all'identificazione delle informazioni mancanti da integrare con strategie di comunicazione e di partecipazione.

La rappresentazione sintetica si articola per temi qualitativi a carattere prettamente spaziale ed in alcuni indicatori quantitativi che misurano la consistenza e il grado di conservazione del patrimonio rispetto al contesto urbano.

Le funzioni

Come già accennato, lo studio delle funzioni si compone dell'analisi delle componenti materiali, legate alla fisicità dei luoghi, e immateriali, basate sulla percezione dello spazio da parte dei suoi fruitori. L'approccio sviluppato parte dall'analisi delle informazioni ufficiali disponibili, per poi identificare le componenti necessarie e non reperibili se non attraverso una implementazione su base partecipativa da parte dei *city users*.

In generale, ed anche nel caso di studio, la funzione residenziale può avvalersi di una vasta quantità di informazioni ufficiali, di buon dettaglio spaziale e aggiornate con periodicità, su cui basare lo studio e la rappresentazione. L'ISTAT, ad esempio, rende disponibili i dati dei censimenti della popolazione e delle abitazioni col dettaglio della sezione censuaria. Sono un utile strumento anche le pubblicazioni annuali dell'Ufficio Statistico del Comune di Cagliari che riportano dati ricchi di dettaglio sintetizzati dall'anagrafe comunale col riferimento spaziale del quartiere. L'insieme dei dati disponibili permette di tracciare il profilo dei residenti in relazione con i caratteri fisico-qualitativi del patrimonio residenziale. In questo modo le caratteristiche del quartiere di Castello possono essere confrontate con quelle degli altri quartieri storici e dell'intero sistema urbano, scendendo ad un dettaglio di scala anche maggiore.

Con la sintesi necessaria in questa sede, si possono riportare alcune informazioni di base: il quartiere ha una popolazione residente di limitata entità (sui 31 quartieri di Cagliari, è il terz'ultimo per popolazione residente; ISTAT 2011) con un andamento in costante decrescita, in linea con l'andamento del centro storico e con quello più generale della città. Il profilo della popolazione, unitamente alle caratteristiche qualitative degli alloggi, evidenzia una certa specializzazione funzionale della residenza in alloggi di piccole dimensioni, ricavati dal frazionamento di più vaste unità immobiliari, tipologie apprezzate da famiglie mononucleari di maschi in età lavorativa. È chiaro che il quartiere non è attrattivo per i nuclei familiari più numerosi, o per la popolazione straniera che, al contrario, negli altri quartieri storici pare avere trovato un'offerta residenziale più adatta alle esigenze delle famiglie con più componenti. Il quartiere mostra una limitata presenza dei attività commerciali rispetto ai quartieri storici circostanti, con una forte concentrazione di attività artigianali.

Per quanto riguarda le altre funzioni, il livello informativo ufficiale è molto più limitato: è disponibile nel DBMP della Regione Sardegna un censimento delle attività commerciali, artigianali, industriali e dei servizi pubblici presenti nella città di Cagliari spazialmente aggiornato al 2008.

Sono disponibili alcuni dati quantitativi dei principali servizi generali relativi ai flussi di utenza che il quartiere ospita giornalmente (lavoratori e studenti del settore universitario), ma per quanto riguarda i flussi turistici sono disponibili solo stime basate sugli arrivi e le presenze a livello comunale. Nei dati ufficiali, inoltre, è completamente assente la componente relativa alla percezione dei *city user* sugli aspetti qualitativi e funzionali del patrimonio così come la valutazione delle possibili strategie di riqualificazione funzionale. La forte presenza di patrimonio pubblico e l'alta incidenza di alloggi non utilizzati offrono l'opportunità di delineare strategie per la riqualificazione funzionale del patrimonio finalizzata alla rivitalizzazione dell'intero contesto, che però non potranno essere efficaci senza il coinvolgimento diretto dei *city user* sia con metodi innovativi che di natura più tradizionale. Ad esempio per definire le potenzialità di riuso del patrimonio abitativo potrebbe essere necessario integrare le OG con informazioni sulla propensione dei proprietari all'investimento finalizzato a rifunzionalizzare gli immobili per la ricettività turistica o studentesca e alla riqualificazione energetico-impianistica.

Conclusioni e considerazioni sullo sviluppo della ricerca

Nel modello metodologico brevemente illustrato in questo contributo resta da sperimentare quali siano le potenzialità dell'insieme dei dati ufficiali, integrati con le *Volunteered Geographic Informations* (VGI) per la costruzione del quadro conoscitivo finalizzato alla definizione di strategie di tutela e valorizzazione del patrimonio.

Alcuni aspetti sembrano essere di maggiore interesse per costruire un'efficace integrazione tra OG e VGI :

- la qualità percepita degli ambienti interni delle abitazioni (temperatura, umidità, luminosità, obsolescenza) e la propensione ad interventi di riqualificazione e ristrutturazione;
- la qualità percepita dello spazio pubblico e dei beni culturali;
- il livello di qualità dei servizi generali e di quartiere percepita dei fruitori;
- il livello di accessibilità e di collegamento con la città percepito dai *city users*;
- il livello di qualità dei servizi turistico - ricreativi percepito dai *city users*;
- la valutazione del grado di condivisione delle trasformazioni tramite l'uso di specifici scenari progettuali.

In questo modo si verrebbe a costruire un sistema dinamico utile alla definizione di linee guida progettuali all'interno del Piano di Gestione.

Bibliografia

- Bryson J.M. (1988), *Strategic Planning, Threats and Opportunities for Planners*, Planners Press, American Planning Association, Washington.
- Bullen P. A., Love P. E. D. (2010), "The rhetoric of adaptive reuse or reality of demolition: Views from the field", *Cities*, 27, pp. 215–224.
- Buratti N. (2011), "Patrimonio culturale come risorsa per lo sviluppo locale", in Buratti N., Ferrari C., (a cura di), *La valorizzazione del patrimonio di prossimità tra fragilità e sviluppo locale.*, Franco Angeli, Milano, pp.35-60.
- Censimento della Popolazione e delle Abitazioni (1991, 2001), basi territoriali e variabili censuarie disponibile su <http://www.istat.it/it/archivio/44523>
- Cocco Ortu F. (2010), *Castello... tanto tempo fa. Una città straniera sul colle*, Condaghes, Cagliari.
- Coleman D.J., Georgiadou Y., Labonte J. (2009), "Volunteered Geographic Information: The Nature and Motivation of Producers", in *International Journal of Spatial Data Infrastructures Research*, 4, pp. 332-358.
- Cuesta, R., Moughtin, C., Sarris, C. and Signoretta, P. (1999), *Urban Design: Method and Techniques*, Architectural Press, Oxford.
- Dati provvisori del 15esimo Censimento generale della Popolazione e delle Abitazioni disponibile su http://www.comune.cagliari.it/portale/it/censimento_2011.page
- Di Pasquale D., Maiellaro N., Padula M., Scala P.G. (2011), "Sistema di authoring per WebGIS applicato a tour virtuali", Atti 15a Conferenza Nazionale ASITA - Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011
- Doratli N., Hoskara S.O., Fasli M. (2004), "An analytical methodology for revitalization strategies in historic urban quarters: a case study of the Walled City of Nicosia, North Cyprus", in *Cities*, 21, 4, pp. 329–348
- Dragicevic S., Balram S. (2004), "A Web GIS collaborative framework to structure and manage distributed planning processes", in *Journal of Geographical Systems*, 6, pp.133–153.
- Gabrielli B. (2010), "Urban planning challenged by historic urban landscape" in *World Heritage papers, Managing Historic Cities*, UNESCO World Heritage Centre, Paris, pp. 19-26.
- Goodchild M. (2007), "Citizen as sensors: the world of volunteered geography", *GeoJournal* 69, 4, pp. 211-221.
- Goodchild M., Janelle D. (2010), "Toward critical spatial thinking in the social sciences and humanities", *GeoJournal* 75, pp. 3-13.
- Kirova T. K., Masala F., Pintus M., (a cura di, 1985), *Cagliari. Quartieri storici. Castello*, Silvana Editore, Milano.
- Leask A., Fyall A. (2006), *Managing world heritage sites*, Butterworth-Heinemann, Oxford.
- Minghini M. (2012); "Implementazione di servizi web per la valorizzazione della cartografia storica di Como: il progetto Web C.A.R.T.E". Atti 16° Conferenza Nazionale ASITA - Fiera di Vicenza 6-9 novembre 2012.
- Oliveri S., Garibaldo L., Primatesta F., Rossini C., Sinopoli F., Venuta M.L. (2012), "Jeco guides. Una piattaforma editoriale per la generazione di guide turistiche fruibili su smart phone"; Atti 16° Conferenza Nazionale ASITA - Fiera di Vicenza 6-9 novembre 2012.
- Rotondo F. (2012), "The U-City Paradigm: Opportunities and Risks for E-Democracy in Collaborative Planning", in *Future Internet* 4, pp. 563-574
- Rössler M. (2005), "World heritage cultural landscapes: a global perspective", in Brown J., Mitchell N., Beresford M., *The protected landscape approach: linking nature, culture and community*, IUCN, Gland.
- Salvatori E., Baldassarri M., Mogorovich P. (2012), "WebGis storico-archeologico della Val di Vara"; Atti 16° Conferenza Nazionale ASITA - Fiera di Vicenza 6-9 novembre 2012.
- Skarlatidou A., Cheng T., Haklay M. (2013), "Guidelines for trust interface design for public engagement Web GIS", in *International Journal of Geographical Information Science*, Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/13658816.2013.766336>
- Spagnolo R. (2011), "Progetto e futuro del patrimonio", in Toppetti F., (a cura di), *Paesaggi e città storiche*, Alinea, Firenze, pp. 183-185.
- Tweed C., Sutherland M. (2007), "Built cultural heritage and sustainable urban development", in *Landscape and urban planning*, n. 83, pp. 62 - 69.



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

Dall'architettura della città all'architettura del paesaggio urbano? Una ricerca per una nuova *praxis* per il progetto dello spazio pubblico

Raffaella Campanella

Università *Mediterranea* di Reggio Calabria
Dipartimento di Architettura e Territorio - *dArTe*
Email: rcampanella@unirc.it

Abstract

Da oltre un trentennio la città è prigioniera di una sorta di 'impasse tautologica' che rende problematica ogni forma di approccio progettuale che non si fondi su tale nominalismo e sui suoi contenuti pregiudiziali. Tale impasse si traduce, infatti, in una grande difficoltà a definire e progettare lo spazio urbano contemporaneo con modalità differenti da quelle ereditate dalla 'tradizione', storica o moderna che sia.

L'antica unità si è scissa però in entità molteplici e l'interpretazione e progettazione della realtà urbana contemporanea è divenuta così complessa da necessitare di un differente 'contenitore concettuale', di una sorta di 'entità vicaria' di ciò che fino ad oggi abbiamo nominato con il termine città.

Può questa 'entità vicaria' della città essere riconosciuta nel 'paesaggio urbano'? Può la 'metafora del paesaggio' con la sua valenza bisociata sostituire la matericità del 'corpo della città' ed essere posta a fondamento della ricerca di una nuova 'praxis' per il progetto dello spazio pubblico nella contemporaneità?

*Ogni Altrove non è che questa riva,
questa città. Inutilmente spero
un altro porto per la tua nave
un altro sbocco per la tua strada
(Costantino Kavafis – La città)*

Da oltre un trentennio la città è prigioniera di una sorta di 'impasse tautologica' (una città è una città) che - nonostante l'ondata interpretativa che, già a partire dagli anni '80 del secolo scorso, tenta di comprendere e rinominare i nuovi materiali urbani e di individuare differenti e possibili modalità costruttive del 'progetto dell'esistente' - rende problematica ogni forma di approccio che non si fondi su tale nominalismo e sui suoi contenuti pregiudiziali e si traduce in una grande difficoltà a definire e progettare lo spazio urbano contemporaneo con modalità differenti da quelle ereditate dalla 'tradizione', storica o moderna che sia.

Nonostante la spazialità urbana con cui ci confrontiamo sia oramai da lungo tempo caratterizzata dalla dispersione, dall'incompletezza e dall'indeterminazione, e l'antica unità, rappresentata dal termine 'città' e dal relativo concetto, si sia scissa in entità molteplici, differenti e contrastanti, che manifestano una forte (nonché tal volte fiera) opposizione alla codificazione ed alla sistematizzazione; la sua 'qualità' viene letta ancora oggi utilizzando prevalentemente le categorie «dell'interno, uno strumento ricavato dall'identificazione albertiana della casa con l'organismo urbano». (Purini, 1994: 226)

Per contro, la diffusione urbana contemporanea ha assunto caratteri macroscopici, inglobando al suo interno ampie aree dal carattere incerto o non più certo - nelle quali il 'senso' del paesaggio prevale sul 'racconto' del territorio - caratterizzate in alcuni casi da un alto grado di 'atopicità', mentre in altri dal possedere una 'topicità' talmente forte da sembrare oramai fuori luogo. (Campanella, 2012b) In questo nuovo panorama urbano, infatti, che sembra caratterizzato unicamente dalla diffusione e dalla omotopia; in questo 'spazio-contenitore' di elementi eterogenei, accostati e al contempo isolati, tenuti insieme casualmente dai deboli fili degli 'attraversamenti' (Ilardi, 1999: 107) e dalla 'dimora mobile' dei mezzi di trasporto (Virilio, 1998: 82), persino

«lo stesso centro storico finisce con l'assumere il ruolo di un puro incidente morfologico, una presenza divenuta casuale che riceve oggi dalla periferia gran parte della propria identità». (Purini, 1997: 277)

Sono cambiati inoltre i modi di utilizzare la città, sia da parte dei suoi abitanti stanziali che da parte dei cosiddetti *user*. E sono cambiati anche i modi di percepire lo spazio urbano, nei suoi caratteri fisici e simbolici, da parte delle comunità insediate in quanto, nell'attuale organizzazione urbana, «la marginalità e il nomadismo sono divenuti simbolo di una società di minoranze chiuse in una mutua indifferenza che deve reimparare a riconoscere attraverso le proprie contraddizioni le necessità dell'interesse collettivo». (Gregotti, 1993: 24)

Già negli anni '60 del secolo scorso Ludovico Quaroni aveva compreso che la dimensione metropolitana avrebbe rappresentato il futuro della città: «la metropoli è grande, contiene in se il concetto di incommensurabile [...] Non esistono più mura di cinta, e non esistono confini; non esiste separazione fra città e campagna [...] il fenomeno metropoli finirà per verificarsi dappertutto, anche in quei luoghi nei quali l'agglomerato edilizio è 'finito' perché gli altri più vicini sono a grande distanza. Metropoli è il modo d'essere della città moderna, indipendentemente dalle statistiche ufficiali e dagli annuari geografici». (Quaroni, 1967: 69)

Quello che però colpisce nelle parole di Quaroni è il senso latente di una fiducia, comunque, riposta nel 'progetto del moderno'. Un progetto che si misura con una trasformazione quantitativa e qualitativa della città, ma non con una sua possibile dissoluzione. Un progetto in cui «politica (come imposizione di norme etiche per rendere virtuosa l'esistenza degli uomini) e architettura (come creazione di forme spaziali per ridurre all'ordine il caos) si identificavano per teorizzare le forme di una nuova società che restituissero all'esistenza dell'uomo moderno un *ethos* continuamente rinnovato». (Ilardi, 1999: 8)

Ma nella dimensione contemporanea, in cui l'ordine economico diviene egemone e detta le regole delle relazioni sociali e i poteri che originano la crescita metropolitana faticano sempre più a territorializzarsi e a generare forme di convivenza radicate spazialmente sul territorio (Cacciari, 2004), il 'progetto del moderno' sconta, in questi ultimi trent'anni, il fallimento del suo portato 'ricostruttivo' della condizione urbana contemporanea, scontrandosi col 'tramonto della politica' e con la 'deriva dell'architettura della città'.

La prima, infatti, si ritrae dalla scena del teatro collettivo, perdendo la capacità di allestirne le rappresentazioni sociali e lasciandola colma di un enorme vuoto di quei valori e simboli propri della cittadinanza e dell'identità pubblica; mentre la seconda appare come risucchiata in forme di 'autismo culturale' che oscillano «dall'esaltazione postmoderna del mito della storia e della tradizione alla attuale, altrettanto acritica, glorificazione del futuro, entrambe celebrate sull'altare del presente e dell'istante nel quale, in realtà, altro non si reifica se non il mito del mercato e del consumo». (Neri, 2010: 96)

Nella dimensione spaziale dell'urbano contemporaneo, nonostante vi sia immersa, l'architettura tende ad abbandonare ogni riferimento a città e territorio, a tempo e luogo, accettando «di farsi spettacolo, strumento di comunicazione di massa, evento, espressione diretta delle evoluzioni del gusto. [...] rinunciando a esprimere ciò che di stabile questa stessa società produce»; ritenendo, probabilmente, «che gli insediamenti umani, specialmente le metropoli e le megalopoli, siano ormai del tutto fuori controllo, (e che) in esse l'architettura possa intervenire solo in modo puntiforme e sostanzialmente casuale rinunciando, di fatto, a pianificare lo sviluppo, sostituito da un'espansione lasciata alle grandi iniziative speculative private, sostenute da quelle potenti strutture finanziarie internazionali sintetizzate nella sigla *real estate*.» E in questa visione «anche lo spazio pubblico [...] viene ritenuto superato, se non ridotto a un vero e proprio rifiuto prodotto dalla crescita delle città. Nella maggior parte dei casi, esso è ritenuto una semplice appendice al consumo, buono soltanto per ospitarne i rituali e ampliarne le mitologie». (Purini, 2008: V-VI)

Smarrito il senso della cittadinanza e dell'identità pubblica gli attori sociali non vivono più una realtà degli spazi collettivi creata a loro misura e da loro stessi, ma si trovano immersi in un mondo preconfezionato, fatto di stereotipi e di modalità di azione 'manierate' secondo i dettami di un processo di marketing culturale che, in un continuo gioco di simulazione e seduzione, crea realtà urbane fittizie - per eccesso di derealizzazione o di iperrealizzazione - caratterizzate da una sorta di 'semiorragia': un'emorragia di segni per eccesso di significante (Baudrillard, 1984) che, paradossalmente ma non troppo, assottiglia il valore per eccesso di carattere generando, di fatto, una forma di kitsch contemporaneo che dal pseudo-oggetto si propaga allo spazio pubblico e alle modalità della sua fruizione. Questo assottigliamento di valore viene, inoltre, esasperato dalla massa in costante crescita di *user*, una valanga di umanità che, alla ricerca perpetua del 'carattere', macina identità storizzate fino a ridurle in polvere senza significato.

In quest'ottica interpretativa lo spazio pubblico, concepito come elemento di una cittadinanza attiva e di un'identità culturale alla base di valori condivisibili, rischia di divenire un'affermazione perdente: non solo in un modello culturale derivato da quell'estetica della simulazione, fondata su pseudo-spazi, poveri di significato reale ma sovrabbondanti di segni, non più in grado di tradurre l'anticipazione sociale in affiliazione culturale c'è proporzionalmente sempre meno da condividere, ma i luoghi stessi così concepiti finiscono col possedere una emivita odiosa: più se ne abusa meno si fa significativa, finché i suoi vantaggi depauperati diventano dannosi. (Koolhaas, 2006)

Tale fenomeno di mercificazione dei luoghi del collettivo sembra incarnare l'in-esperienza estetica del nostro tempo, che diventa così un'esperienza sui generis, rispetto alla quale le nostre categorie culturali di architetti e urbanisti paiono inadeguate - perché incapaci di cogliere il carattere effimero e seriale dei suoi prodotti,

l'eclittismo che la domina e genera la conseguente impossibilità di cogliere in essa qualche 'essenza' o 'forma' (Vattimo, 1989) - vanificando la capacità di distinzione e generando una sorta di 'in-differenza referenziale': la mancanza cioè di uno sfondo adeguato su cui proiettare, orientandoli, i nostri giudizi per produrre ridescrizioni e reinvenzioni degli spazi.

Si pone, probabilmente, la necessità di orientare diversamente lo sguardo.

Ma quanto questo sguardo viene ingannato in una società che si presenta come un'immensa accumulazione di spettacoli? In un mondo in cui tutto quello che era direttamente vissuto si è allontanato in una rappresentazione? (Debord, 1997)

In una realtà in cui l'attore, divenuto di fatto spettatore, non si sente presso di sé da nessuna parte, perché lo spettacolo è dappertutto? (Baudrillard, 1984) In un tempo in cui è impossibile discernere radicalmente il reale dall'immagine artificiale? In un momento storico in cui la liquefazione e polverizzazione (Bauman, 2007; Appadurai, 2004) dei referenti e la loro resurrezione artificiale in sistemi di segni hanno di fatto generato unicamente 'simulacri', ovvero qualcosa che è immagine senza identità e che non può essere definito secondo parametri di verità o falsità? (Baudrillard, 1980)

Come affrancare questo sguardo dal 'terrore' di questo mondo divenuto un colossale sobborgo Potëmkin (Loos, 1972) enigmatico e ingannevole, dove assistiamo senza tregua alla ridda dei simulacri? (Calasso, 1991)

E come lo sguardo del cosiddetto 'operatore culturale' – il nostro sguardo di progettisti - può differenziarsi da quello del fruitore/spettatore di tali oggetti-simulacro (iperspazi, ipermercati, ipermusei, ipermonumenti, iperparchi, ipercittà) né veri né falsi, in quanto trovano nella loro dimensione di iperrealità, di uso e di abuso, l'origine stessa della loro derealizzazione?

Per cercare di dare una risposta o, forse, soltanto di interrogarsi su tale argomento in maniera costruttiva e propositiva di una linea di ricerca è necessario fare qualche passo indietro fino a ritrovare il titolo di questo scritto ed esplicitare, scomponendola, la domanda in esso contenuto in quelle che seguono.

Se il 'corpo della città' è definitivamente scomparso, e con esso anche 'il quadro teorico e operativo che era alla base della sua origine e del suo sviluppo', quale è 'l'entità vicaria' che ne può oggi prendere il posto? (Purini, 2002: 343)

Può la 'metafora del paesaggio' con la sua valenza bisociata (cosa e immagine; significato e significante) sostituire la matericità del 'corpo della città' ed essere posta a fondamento della ricerca di una nuova *praxis* per il progetto dello spazio pubblico nella contemporaneità?

Ma prima di tentare di dare risposta a questi interrogativi è necessario porsi una ancora più basilare, e cioè: di cosa parliamo quando parliamo di Paesaggio?

I tentativi di definire in maniera esaustiva il paesaggio sono numerosi quasi quanto i punti di vista degli studiosi che si sono approcciati a esso. Per questa ragione, probabilmente, il concetto di paesaggio tende ad assumere una serie di significati che ne rendono la definizione sempre più vasta e al contempo imprecisa, fino a farlo divenire 'l'onnipaesaggio' cui si riferisce Michael Jakob, vale a dire paesaggio che ha subito la perdita dell'autenticità. (Jakob, 2009)

È un senso di indefinito disagio quello che oramai si prova di fronte all'imperversare dell'espressione paesaggio nei più svariati campi: dai dibattiti disciplinari ai battage mediatici della cultura *mainstream*, in quanto l'abuso del termine implica interpretazioni ambigue o travisamenti superficiali e strumentali.

C'è, però, da riconoscere che il paesaggio funziona come metafora in generale e, ancor più, come metafora progettuale. Prova ne sia che sempre più settori dell'architettura e dell'urbanistica, per compiere azioni che hanno a che fare con la conoscenza, trasformazione e gestione, di ciò che in termini più strettamente disciplinari definiremmo con le voci 'ambiente', 'territorio' e persino 'città', utilizzano come fondamento la parola 'paesaggio'. Una parola che serve a designare la cosa e allo stesso tempo l'immagine della cosa. Vale a dire: una parola che esprime insieme il significato e il significante, e in maniera tale da non poter distinguere l'uno dall'altro. Una parola che, per dirla con Barthes, (Barthes, 1974) contiene in sé la 'fisica dell'alibi': la possibilità, cioè, di far passare come naturale ciò che in realtà è l'effetto volontario di un meccanismo ideologico e, conseguentemente, di far sì che un sistema di valori venga percepito come sistema di fatti. (Campanella, 2012a)

Di fatto, oggi, il dibattito sul paesaggio sembra avere sostituito le teorizzazioni proprie della modernità ed incentrate sul rapporto tra progetto e contesto. E ciò è avvenuto, probabilmente, perché tale concetto è in grado di associare in maniera assai efficace il tema del contesto alla esigenza di spettacolarizzazione che contraddistingue il nostro tempo (Zancan, 2005) e, inoltre, «appare più adatto a rappresentare la distribuzione allargata dei fatti urbani; perché è meno 'locale' del luogo». (Ilardi, 2012: 70)

In quest'ottica il paesaggio è divenuto una sorta di 'spazio discorsivo totale', una categoria interpretativa e al contempo progettuale che, includendo l'urbano e l'architettonico di fatto, assai spesso, li trascende entrambi riducendo la complessità e la molteplicità dei contesti a una mera gestualità espressiva, omologante e semplificatrice, densa di significanti globali e astratti che rifuggono i significati concreti e locali propri dei territori, delle loro culture e delle loro pratiche politiche, sociali ed economiche.

Quanto può essere rischioso allora utilizzare la metafora del paesaggio nell'ambito della progettazione territoriale e del progetto urbano?

In che modo il dissolversi dell'architettura della città in immagini di scenari urbani e il dileguarsi del territorio nel paesaggio potranno essere governati in un'ottica di progettualità attenta ai luoghi, ai loro abitanti, ai loro portati narrativi, alle loro necessità di un passato e desiderio di un futuro?

In che modo il progetto di recupero e restauro dell'esistente - mirato alla risignificazione delle aree degradate e alla significazione delle aree destrutturate, in un'ottica che pone come base per la 'rigenerazione urbana' la costruzione di nuovi spazi per nuove collettività - potrà trovare fondamento in una differente 'architettura del vuoto' che trovi forma e sostanza nel paesaggio concepito come 'entità vicaria' della città?

Dopo secoli di 'statuto precario' - dopo la caduta nel vuoto e nell'oblio di fondamentali teorizzazioni e rilevanti esperienze progettuali che avevano interpretato il rapporto tra città e paesaggio come uno dei temi centrali del progetto urbano in Europa attraverso tutta l'epoca moderna fino ai nostri giorni (Campanella, 2012b) - il paesaggio torna alla ribalta delle cronache dell'architettura oltre tre lustri fa con «*Il Manifesto di Modena, Paesaggistica e linguaggio grado zero della scrittura architettonica*, nel quale l'autore annuncia l'utopia di un ripensamento totale del costruire umano: l'architettura diventa 'scrittura terrestre' per trovare una continuità avvolgente dello spazio, una fluidità della forma come traduzione di una riscoperta libertà di immaginare la città in quanto espressione diretta della vita della comunità che essa accoglie». (Purini, 2002: 341)

Ma, rispetto al ruolo assegnatogli da Zevi, il paesaggio assume oggi un ruolo ulteriore: crollate le 'sacre regole' della proporzione, del ritmo, della simmetria, degli impianti prospettici, dei vincoli stereometrici, della staticità monumentale (Zevi, 1997); perduta la dialettica tra misura e dismisura che aveva segnato la città moderna, il 'ricominciamento' della città (o di ciò che ne ha preso il posto) e del suo progetto può forse essere individuato nel paesaggio territoriale - molteplice, costituito da una collezione di pezzi giustapposti, esito di storie spazio-temporali diversificate, irriducibili le une alle altre (Deleuze, 1997) - nella sua innata continuità/discontinuità, nella connaturata incommensurabilità, nel suo ordine non più 'quantitativo', ma solo 'qualitativo'.

Questo 'ricominciamento' potrebbe, inoltre, gettare le basi per la composizione di uno Statuto per una nuova 'modernità' intesa - secondo la definizione data da Baudrillard e ripresa poi da Zevi - come un'azione mirata a trasformare la crisi - nel nostro caso l'aporia quantitativa e qualitativa della città e del suo progetto - in valore, creando un'estetica di rottura.

Due, allora, potrebbero essere i principi cardine di tale azione, peraltro strettamente correlati: territorializzare il concetto di paesaggio; dare vita a una 'poetica dell'esistente'.

Nel caso del primo principio è opportuno ricordare che «il territorio non nasce dal paesaggio, ma il paesaggio nasce entro e dal territorio». (Gambi, 1986) Il paesaggio quindi non esiste se non come pura forma mentale, come pura virtualità, come luogo dell'anima, come nostalgia di un passato spesso mai realmente esistito e desiderio di un futuro quasi sempre irrealizzabile. Esso sfugge alla concretezza del presente, alle radici terrestri dell'abitare collettivo, alla durezza necessaria alla scena della vita degli uomini sulla terra.

Territorializzare il paesaggio significa, quindi, ripartire dal luogo, radicare l'architettura dello spazio al luogo, - città o territorio che sia - e ai suoi abitanti, perché, nonostante l'atopia del mercato globale, «l'architettura non riesce a risolversi in architettura del puro cammino. Il suo *ethos* non può dare sede a una comunità d'esodo, a *cives futuri* qui-e-ora completamente 'liberi' da ogni *ethos* e completamente estranei a ogni sede». (Cacciari, 1998)

Ma, territorializzare il paesaggio, significa pure imparare a «osservare con occhi attenti e partecipi tutte quelle situazioni di conflitto e di accumulazione che le varie 'zolle ambientali', scontrandosi l'una contro l'altra, generano sotto forma di 'enigmi', liberando regioni sconosciute di significato». (Purini, 1998: 283) E ciò si connette al secondo principio, alla necessità di aprire il nostro sguardo al presente, alla contraddittorietà della contemporaneità, ai territori del degrado e del disagio, a ciò che appare stridente e irrecuperabile. Aprire il nostro sguardo e orientarlo alla messa in opera di una 'poetica dell'esistente', alla creazione di una nuova iconografia urbana volontaria che, partendo dal riconoscimento e dall'appropriazione di 'ciò che è e di come è', riesca a produrre progetti di trasformazione - progetti di paesaggio??? - capaci di generare bellezza dal suo contrario.

Bibliografia

- Appadurai Arjun, *Modernità in polvere: dimensioni culturali della globalizzazione*, Meltemi, Roma 2004.
- Barthes Roland, *Miti d'oggi*, Einaudi, Torino, 1974.
- Baudrillard Jean, *La precessione dei simulacri*, in Id. *Simulacri e Impostura. Bestie, Beaubourg, apparenze e altri oggetti*, L. Cappelli, Bologna, 1980.
- Baudrillard Jean, *Lo scambio simbolico e la morte*, Feltrinelli, Milano, 1984.
- Bauman Zygmunt, *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari, 2007.
- Cacciari Massimo, *Abitare, Pensare*, in Casabella n.62, 1998, pp. 2-5.
- Cacciari Massimo, *La città*, Pazzini, Rimini, 2004.
- Calasso Roberto, *La sirena Adorno*, in Id. *I quarantanove gradini*, Adelphi, Milano, 1991.
- Campanella Raffaella, *Lo Stretto insopportabile. Quattro passi sul lungomare della junk-culture*, TOPSCAPE PAYSAGE, vol. 9, 2012.

- Campanella Raffaella, *Nuovi paesaggi urbani e progetto dello spazio pubblico nella città liquida. Il paradigma della rete ecopolitana*, Atti della XV Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti. L'urbanistica che cambia. Rischi e valori, Pescara 10-11 maggio 2012, in *Planum. The journal of urbanism*, n.25, vol. 2/2012.
- Debord Guy, *La società dello spettacolo*, Baldini & Castoldi, Milano, 1997.
- Deleuze Gilles, *Differenza e ripetizione*, Raffaello Cortina Editore, Milano, 1997.
- Gambi Lucio, *La costruzione dei piani paesistici*, in *Urbanistica* n. 85, 1986, pp. 102-105.
- Gregotti Vittorio, *La città visibile*, Einaudi, Torino, 1993.
- Ilardi Massimo, *Negli spazi vuoti della metropoli*, Bollati Boringhieri, Torino, 1999.
- Ilardi Massimo, *Spazio, territorio, paesaggio*, in *Quaderni del Laboratorio Internazionale d'Architettura 5 – Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio*, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2012.
- Jakob Michael, *Il paesaggio*, Il Mulino, Bologna, 2009
- Koolhaas Rem, *Junkspace*, Quodlibet, Macerata, 2006.
- Loos Adolf, *La città alla Potëmkin*, in Id. *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano, 1972.
- Neri Gianfranco, *Memoria, oblio e altre forme del tempo*, in *Quaderni del Laboratorio Internazionale d'Architettura 4 – Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio*, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2010.
- Purini Franco, *Un nuovo statuto dell'esistente, 1994*, in Margherita Petranzan e Gianfranco Neri (a cura di), *Franco Purini – La città uguale*, Il Poligrafo, Padova, 2005.
- Purini Franco, *Il progetto urbano come pratica del limite, 1997*, in Margherita Petranzan e Gianfranco Neri (a cura di), *Franco Purini – La città uguale*, Il Poligrafo, Padova, 2005.
- Purini Franco, *Avere a cuore, 1998*, in Margherita Petranzan e Gianfranco Neri (a cura di), *Franco Purini – La città uguale*, Il Poligrafo, Padova, 2005.
- Purini Franco, *Dopo la città il paesaggio, 2002*, in Margherita Petranzan e Gianfranco Neri (a cura di), *Franco Purini – La città uguale*, Il Poligrafo, Padova, 2005.
- Purini Franco, *La misura italiana dell'architettura*, Editori Laterza, Roma-Bari, 2008.
- Quaroni Ludovico, *La Torre di Babele*, Marsilio Editori, Padova, 1967.
- Vattimo Gianni, *La società trasparente*, Garzanti, Milano, 1989.
- Virilio Paul, *Lo spazio critico*, Edizioni Dedalo, Bari, 1998.
- Zancan Roberto, *Corrispondenze. Teorie e storie dal landscape*, Gangemi, Roma, 2005
- Zevi Bruno, *Il Manifesto di Modena, Paesaggistica e linguaggio grado zero della scrittura architettonica*, Canal, Venezia, 1998.



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

Dalla rappresentazione alle rappresentazioni di paesaggi e territori

Giacomo Chiesa

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design

Email: giacomo.chiesa@polito.it

Luigi La Riccia

Politecnico di Torino

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: luigi.lariccia@polito.it

Abstract

La rappresentazione dei paesaggi, così come percepiti dalle popolazioni, pur nella sua grande complessità e difficoltà nel trovare soluzioni operative in campo urbanistico lontane per quanto possibile dal rischio di riduzionismi e di inadeguate interpretazioni progettuali, si è avvalsa tradizionalmente di strumenti e metodi classici, già ampiamente consolidati (fotografia, filmato, mappe mentali, ecc.).

Lo scambio tra realtà e rappresentazione, di fatto, è sempre un'operazione complessa: esso è sotteso alle metafore disponibili per tradurre l'una nell'altra. È necessario pertanto sperimentare questi nuovi strumenti per la rappresentazione: il problema consiste nel ricostruire un modello diacronico del territorio per essere in grado, al momento giusto, di decidere le linee di un piano, di fare delle scelte coerenti, o di sapere che esse non siano almeno in contraddizione con l'immagine paesaggistica complessiva.

Parole chiave

paesaggio, rappresentazione, cloud technologies

Introduzione

I paesaggi costituiscono un *tutto*, un layer che si sovrappone ad altri in una stratificazione territoriale che, sempre di più, si costituisce nella sua duplicità reale-virtuale. La rappresentazione e la trasmissione delle informazioni culturali e territoriali si legano insieme in una visione fisico-virtuale complessa e dalle molte implicazioni. Tecnologia e ricerca sono pronte per gestire la complessità del paesaggio attraverso la realtà aumentata, le reti e le geografie digitali, ma le implicazioni sociali e urbanistiche sono lungi dall'essere state esplorate, anche in un contesto di finanziamenti europei e nazionali a questo nuovo settore di R&S¹. I nuovi strumenti iniziano ad essere sviluppati in ambito industriale e sono utilizzati ormai da community di amatori e professionisti. Tuttavia, si riscontra una scarsa attenzione e applicazione nell'ambito della pianificazione territoriale e paesistica strutturata. Il contributo si interroga sullo scambio duplice di informazioni tra il reale e il virtuale.

1 | Rappresentare il reale

La rappresentazione dei paesaggi, 'così come percepiti dalle popolazioni', pur nella sua grande complessità e difficoltà nel trovare soluzioni operative in campo urbanistico lontane per quanto possibile dal rischio di riduzionismi e di inadeguate interpretazioni progettuali, si avvale di strumenti e metodi ormai definibili come classici, già ampiamente consolidati quali ad esempio la fotografia, il filmato, le mappe mentali, ecc. Questi

¹ Si vedano, a tal proposito, i bandi SmartCity europei e nazionali: in particolare, i bandi Smart Cities and Communities and Social Innovation.

strumenti hanno sostituito, in un palinsesto scientifico, le rappresentazioni totalmente soggettive derivanti dalla pittura e dalla letteratura, pur riconoscendo in esse una grande valenza per la restituzione delle percezioni.

Per qualunque dizionario contemporaneo, infatti, il paesaggio è una porzione di territorio considerata dal punto di vista prospettico o descrittivo. Questa definizione è stata adottata, con varianti, dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CoE, 2000): esso diviene così il prodotto di uno sguardo, messo in scena attraverso un qualunque linguaggio. Solo negli anni recenti la realtà materiale e l'immagine che la rappresenta sono considerati sinonimi e nel linguaggio quotidiano, quello dei media, quasi la medesima cosa.

La realtà materiale nella quale viviamo, il territorio, è il risultato di continue modifiche ed è sottoposto a perenne mutamento in quanto espressione immediata della vita quotidiana e della storia. Il *paesaggio*, al contrario, è il risultato di un processo di produzione mentale, che ha origine dallo sguardo, a sua volta mediato da linguaggi differenti (come risultato del passaggio dalla realtà alla rappresentazione, costituisce l'esito di un processo intellettuale necessario per produrre gli strumenti utili all'analisi del reale, e diviene strumento di conoscenza). La sistemazione in successione di immagini *sincroniche* ci permette, in effetti, di costruire un'asse *diacronico* utile per la lettura dell'evoluzione del territorio. Le immagini o le rappresentazioni del reale costituiscono *modelli* non soltanto in grado di descrivere la materialità, ma anche di spiegarla da un punto di vista scientifico, secondo il linguaggio utilizzato. Tali rappresentazioni permettono di esplorare la realtà, senza esaurire mai la sua ricchezza, la sua diversità: senza segni e simboli non può esserci conoscenza della realtà.

Il processo che è all'origine della rappresentazione si basa sempre su una 'osservazione', talvolta dichiarata (es. fotografia), ma più sovente spontanea e implicita. È per questo motivo che è possibile affermare che esiste un'infinità di immagini della realtà, perché infiniti possono essere i punti di osservazione. Dematteis (1985) afferma che ciò è solo in parte vero: in sostanza, possiamo dire che, seppure elevato, esiste un numero limitato di punti di osservazione perché *limitate* sono le metafore del reale: «Per quanto mal definita, la realtà 'territorio' è divenuta così l'oggetto non eludibile della rappresentazione geo-grafica contemporanea». L'osservazione è di grande interesse perché essa sottintende che, per conoscere il territorio, sia necessario affidarsi a rappresentazioni/modellizzazioni che non sono altro che punti di vista differenti, con cui si guarda all'oggetto rappresentato (cioè il territorio). Il territorio, quando è osservato da un punto di vista esclusivamente geografico, diviene una *geostruttura* più o meno definita, a partire dalla quale si possono costruire *geogrammi* o *immagini* (Dematteis, 1985).

Nel processo di rappresentazione, la realtà svanisce per lasciare il posto a una o più immagini, più o meno *banalizzate* (a seconda della profondità linguistica ed epistemologica del processo di modellizzazione): il reale precede spesso la sua rappresentazione, la cui funzione non è di evocare una realtà contemporanea della percezione, ma di svelare un reale 'precedente o anteriore' al presente. Una realtà può essere spesso riconosciuta molto tempo dopo la sua prima realizzazione materiale: la storia contemporanea, ad esempio, dimostra come il paesaggio industriale abbia contribuito a fare conoscere tale realtà quando questa ha cominciato un suo primo declino². Questo ritardo coincide con il momento in cui le società industriali, in riorganizzazione, sono state in grado di osservare criticamente e creare immagini della realtà che le circondava, un processo necessario per azioni di recupero/riqualificazione.

Per specificare la distinzione tra realtà materiale e immagine, quando intesa come modello scientifico, si può partire dalla teoria di Belting (2008). Egli afferma che: «quando cerco di evocare Piazza San Marco a Venezia l'immagine che compare è quella che la mia memoria è capace di creare sullo schermo della mia mente, ma questa immagine nessuno può vederla né prenderla e sono incapace di renderla senza fare una descrizione verbale o grafica che sarà molto povera perché non renderà mai conto di quello che credo di avere nella mia mente». Tuttavia è possibile, in un'ottica più kantiana che platonica, definire in modo diverso l'immagine intendendola come un modello, quindi come oggetto, proprio di un processo sia riproduttivo sia produttivo. Si riconosce quindi la funzione *costruttiva* dei modelli, propria dell'epistemologia della costruzione (Borutti, 1991). La *fotografia territoriale*, così come definita secondo Chiesa, La Riccia (2011) e Chiesa, Di Gioia (2011), è un valido strumento di supporto alla progettazione paesistica. Infatti, la fotografia territoriale si discosta dalle rappresentazioni artistico-paesaggistiche del bello e delle pure sensazioni per lasciar spazio a un'iconografia complessa e culturalmente stratificata che fa del fotografo un professionista del territorio in grado di restituire, pur in un'accezione visivamente qualitativa e geograficamente sentimentale (Ghirri, 1989), peculiarità territoriali effettive. In quest'ottica, la fotografia assume un ruolo di strumento per la progettazione del paesaggio e l'individuazione delle peculiarità da salvaguardare in fase di pianificazione sul territorio.

Anche le mappe costituiscono una traduzione simbolica del territorio tale da poter identificare e descrivere geograficamente una realtà fisica utilizzando un modello. La recente trasposizione dalla *mappa statica* ad una *mappa digitale 2.0* in grado di interfacciarsi con database e informazioni aggiuntive (concetto che, quando ampliato, si avvicina alla realtà aumentata) permette di costruire non solo output iconografici, il cui processo produttivo è introdotto dal tema della metafore della realtà (si veda, ad esempio, il progetto *Atlante* di Luigi Ghirri), ma anche un mezzo di analisi e interfaccia nell'asse territorio-monitoraggio-dato-analisi-risposta-

² È stata conclusa da poco una ricerca su questo tema, riguardo i paesaggi industriali della Sardegna: la definizione di specifici indirizzi fa i conti con la complessità dell'immagine comune di questi luoghi.

attuatore, in altre parole si acquisisce quella potenzialità intrinseca di scambio bidirezionale tra il reale e il virtuale.

Lo scambio tra realtà e rappresentazione, di fatto, è sempre un'operazione complessa: esso è sotteso alle metafore disponibili per tradurre l'una nell'altra e alle modalità di lettura delle stesse. In altri casi, la rappresentazione del paesaggio può definirsi come la capacità di *semplificare*, cioè scegliere e selezionare, e in cui l'immaginazione interviene nella restituzione delle sue forme.



Figura 1. *Fotografia territoriale. Bezonvaux, villaggio distrutto nel 1916 (territorio di Verdun). Foto: © G. Chiesa 2010*
Si noti l'effetto della guerra di trincea sulla morfologia del suolo, doppiamente leggibile nel territorio e nel paesaggio.

2 | Dalla rappresentazione al reale

Al contrario di ciò che si pensa nel pensiero quotidiano, il paesaggio non è una realtà materiale, ma l'immagine di una realtà materiale. Per questa ragione, è lecito dire che produciamo immagini per mezzo di altre immagini (Raffestin, 2007). Oggi, nella nostra società 'paesaggistica' (Donadieu, 2002), siamo di fronte a città e territori che mettono alla prova nuove immagini nell'attesa di adattarli alle nuove territorialità. Gli urbanisti, come gli architetti, si devono interfacciare con territori-puzzle, i cui elementi devono essere ripensati attraverso nuove immagini o rappresentazioni.

Siamo allora di fronte ad un doppio sistema di relazioni tra la materia reale, in continuo divenire, e le diverse possibili rappresentazioni di questa realtà. Da un lato, c'è una realtà prodotta in modo diacronico ininterrotto; dall'altro, immagini prodotte in modo sincronico. Il contrario di come dovrebbe essere, perché la realtà è prodotta secondo un modo continuo, ma l'immagine è prodotta secondo un modo discontinuo, anche se sarebbe interessante produrre immagini in modo ininterrotto. Lo stesso discorso vale per i dati e per gli altri *layer* del territorio, non solo per il paesaggio. Le nuove tecnologie informatiche di comunicazione e informazione lasciano presagire di poter interfacciare, in tempo reale, immagini del territorio prodotte ininterrottamente (attraverso cioè la produzione di un *layer* digitalizzato del mondo reale) con dati e informazioni, modificati in tempo reale o meno (mediante un *layer* informativo/percettivo aggiuntivo), tramite l'adozione di hardware di proiezione (schermi, occhiali, cellulari, ecc.).

Siamo posti di fronte al doppio sistema di rapporti: l'immagine come strumento di scoperta del 'nascosto' nei diversi luoghi che possono essere rappresentati e l'immagine come strumento per rendere comprensibili le diverse ideologie messe in movimento per dare una nuova identità territoriale allo sguardo. La realtà è, quindi, lo spazio di partenza per la produzione di immagini suscettibili di rappresentare allo stesso tempo il luogo e lo sguardo mediatizzato dall'osservatore: il paesaggio, sovente, è un ottimo strumento per conoscere il modo di guardare la realtà e di usarla. A ogni livello, il reale è una costruzione sociale ed è per questa ragione che lavoriamo sempre, quasi spesso inconsciamente, sulla rappresentazione più che sulla materia e, in un'ottica futuristica, sui *layer* virtuali più che sulla realtà materiale da cui derivano e che modificano.

Tuttavia, possiamo affermare che il paesaggio come rappresentazione può essere un'invenzione e pone in essere il problema nei confronti del realismo della rappresentazione. Per fare un esempio, si pensi ai videogiochi, poiché sempre di più ci si trova di fronte ad illusioni ben riuscite tali da indurre il giocatore a supporre che egli sia immerso in ciò che vede, date le caratteristiche reali in un territorio non reale. La misura di realismo proposta coincide, in altre parole, con la probabilità di scambiare la rappresentazione con ciò che è rappresentato: problema che diventerà sempre più attuale con la diffusione di sistemi di virtualizzazione applicati non solo al campo dei videogiochi, ma anche a quelli della fornitura di servizi e dell'utilizzo diretto dello spazio reale e che, almeno in parte, coincide con la qualità del modello e del linguaggio utilizzato. Tale spiegazione è plausibile ma, nel caso del paesaggio, non del tutto convincente poiché il realismo non è la cosa che si vuole misurare o che interessa di più: se il paesaggio, ogni volta, è ricerca di questa perfezione nell'immagine, che non è attingibile dalla realtà materiale, allora non è nient'altro che la misura della probabilità di sostituire la rappresentazione al prodotto rappresentato (un territorio non reale, appunto). In questo senso, l'appropriazione del territorio si fa, anche e soprattutto, con la rappresentazione. Non è possibile abitare la realtà territoriale senza pensare l'immagine di questa realtà: la produzione di paesaggi ideali, utopistici o meno, ne è la prova.

La rappresentazione di territorio e paesaggio è il risultato di un complesso processo, circolare e retroattivo, di sostituzione dell'immagine alla realtà e che dà poi luogo a progetti spesso decontestualizzati: rappresentare i paesaggi e i territori è un compito arduo perché deve interfacciarsi con dati quantitativi e percezioni qualitative per restituire una visione attenta all'immagine paesistica complessiva e ai parametri socioeconomici. In particolare, dal lato della percezione e dell'immagine paesaggistica, se alcune tecniche di rappresentazione dei paesaggi sono oggi consolidate (ma non sufficientemente utilizzate), tuttavia queste devono interfacciarsi con visioni spesso lontane dai paesaggi reali, ma più legate a interpretazioni virtuali o indotte degli stessi.

Permanendo nell'esempio dei videogiochi, si pensi al caso emblematico del borgo di Monteriggioni, in centro Italia, oggetto di una vera e propria riscoperta paesaggistica a seguito della saga del gioco *Assassin's Creed*. La cittadina medievale vive ora nel suo 'doppio' digitale, da cui ha ricevuto le modalità di percezione, e al quale tende, almeno mentalmente. La mancanza reale di Villa Auditore, anche se virtualizzata nello spazio digitale, può trovare spazio nella realtà aumentata, nelle *app*, ma anche nell'idea espressa in un'intervista dai partecipanti degli annuali *fan day*³, nonché dalle stesse autorità locali, di realizzare davvero ciò che manca per ridurre la distanza tra paesaggio percepito (virtuale) e paesaggio osservato (reale), diremmo, a fini turistico-sentimentali.



Figura 2. Mondo reale vs. mondo virtuale. Le due immagini in alto presentano il borgo di Monteriggioni in una fotografia aerea e in una mappa storica. Le due immagini in basso mostrano il borgo di Monteriggioni così come rappresentato ed esplorabile nel videogioco *Assassin's Creed*, che costituisce la sede del protagonista. Si può notare con particolare evidenza l'immaginaria Villa Auditore. (Fonti: varie di Google Immagini).

³ Si rimanda a questo link: <http://www.youtube.com/watch?v=ahaW7BPXTpc>. (ultimo accesso: Marzo 2013)

Il mondo virtuale proposto in *Assassin's Creed* si pone come un'esperienza che coinvolge tutto il soggetto e che presenta, comunque, una forte connotazione geografica (il giocatore può spostarsi anche in altre città come Firenze, Venezia, Roma, S. Gimignano, ecc.), in uno specifico periodo temporale: un mondo virtuale aperto e, per certi versi più 'accogliente' rispetto ad un mondo reale ostile, di cui sicuramente non si ha il pieno controllo. Si tratta, inoltre, di un mondo condiviso con altri giocatori, in una struttura comunicativa/ambientale che richiede una sorta di 'cooperazione on line interpretativa'. *Assassin's Creed* interpreta in qualche modo l'ambiente reale offrendo una rappresentazione contemporanea del modo di intendere il termine geografico di paesaggio umano: la dimensione simbolica del mondo virtuale è raggiunta dagli elementi stessi che entrano in gioco e, al tempo stesso, dalle modalità di interazioni tra i diversi giocatori all'interno di un paesaggio fortemente narrativo, dove ogni cosa ha un proprio significato e al tempo stesso un ruolo preciso nella storia. Riprendendo Nelson Goodman nel suo *Ways of World making* (1978): «(...) il mondo non è, in se stesso, in un modo piuttosto che in un altro, e nemmeno noi. La sua struttura dipende dai modi in cui lo consideriamo e da ciò che facciamo. E ciò che ci facciamo in quanto esseri umani è pensare, parlare, costruire, agire e interagire».

L'esempio di *Assassin's Creed* introduce a pieno l'incremento di difficoltà contemporaneo, quando occorre tradurre la rappresentazione in realtà (un processo di 'materializzazione'). Inoltre, nell'ambito della percezione, permane la difficoltà e l'ingenuità intrinseca di scindere l'immagine (modello) dalla realtà cui si riferisce (mondo reale) come ben descritto nel saggio *L'asse Rose/Duchamp* (Marra, 2000). Difficoltà che aumenta considerevolmente di fronte a mondi virtuali sempre più veritieri e accessibili (nell'uso e nella creazione - si veda il software Lumion 3d).

3 | Nuove modalità di rappresentazione: la conoscenza diffusa e il *data mining*

Viviamo, di fatto, in una società dell'informazione, dove il sapere diffuso dal *Cloud* supera il sapere puntuale pur nel suo bassissimo grado di concentrazione. Le tecniche di analisi dati, a fronte della grande espansione di fonti accessibili on line o tramite la creazione di piattaforme software specifiche, è tale da permettere una grande possibilità di elaborazioni diversificate.

Il ruolo dello scienziato, almeno in parte, evolve da quello di costruttore del sapere verso quello di analista e concentratore delle conoscenze e dei dati diffusi per distillare un sapere concentrato sulla base delle richieste specifiche. La ricerca sta sviluppando tecniche di *data mining* sempre più complesse e articolate che trovano numerose applicazioni. Anche a livello di pianificazione territoriale e del paesaggio i nuovi strumenti informatici e l'enorme velocità con cui evolvono i mezzi digitali rendono oggi disponibili nuove modalità di analisi e visualizzazione di paesaggi e dati territoriali. Infatti, la crescente mole di dati e informazioni digitali localizzabili in rete in tempo reale e georeferite è in costante crescita così come le potenzialità di elaborazione di tali banche dati caratterizzate dall'essere, almeno in parte, aperte e gratuite. Le potenzialità, in campo pianificatorio e non solo, di questi nuovi strumenti sono enormi e sono alimentate da un flusso di informazioni a bassissimo contenuto specifico di competenza, ma da un enorme potenziale complessivo in grado di rispondere alla necessità di evidenziare i veri paesaggi percepiti e i punti focali in essi contenuti; in altre parole di costruire una mole di immagini, così come definite da Belting, tale che, se analizzata, può ricostruire immagini-modelli del paesaggio.

Tecniche di questo tipo sono già in fase di sperimentazione come dimostrato da alcuni progetti del SENSEable City Lab del MIT. In particolare un paper recente (Girardin *et al.*, 2008) mostra come si possano tracciare i flussi (e quindi le emissioni di CO₂) tramite le fotografie georeferenziate postate dai cellulari. Questo caso fa presagire come la stessa tecnica sia applicabile alla costruzione delle immagini del territorio proprie dello studio del paesaggio.

È necessario pertanto sperimentare questi nuovi strumenti per la rappresentazione ricordando come il problema consista nel ricostruire un modello diacronico del territorio capace di decidere le linee di un piano, di fare scelte coerenti, o di sapere che esse non siano almeno in contraddizione con l'immagine paesaggistica complessiva.

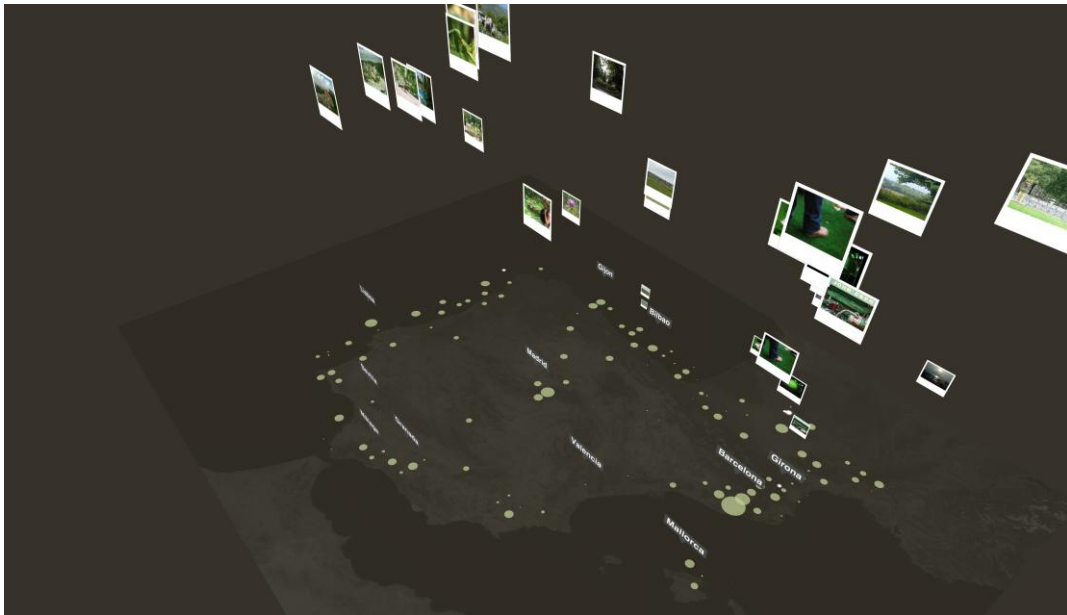


Figura 3. Progetto 'The world's eyes. Tourism: space of fiction' del MIT. Team: C. Ratti, A. Bidermann, F. Girardin, D. Lu, A. Vaccari, E. Arroyo (fonte: <http://senseable.mit.edu/worldseyes/index.html>).

4 | Conclusioni

Il paper mostra come le nuove tecnologie digitali stiano cambiando le modalità di intendere i processi di modellizzazione e materializzazione del territorio nel paesaggio e del paesaggio nel territorio. Identifica anche la necessità di sviluppare un corpo teorico e una serie di ricerche applicate per sviluppare protocolli in grado di utilizzare il potenziale tecnologico contemporaneo secondo strumenti scientificamente adeguati. Questo per evitare che la sovrapposizione delle immagini digitalmente costruite finisca per incidere sul territorio reale in modo *incondizionato*, come si paventa negli esempi tratti dalle virtualizzazioni proprie dei videogiochi contemporanei.

Per concludere, si vuole riprendere una frase di Jean-Marc Besse (2003), il quale afferma: «La presenza del paesaggio (...) come immagine prodotta – nel senso costruita, non naturale si potrebbe dire artificiale – è comunque il risultato di un tentativo di leggere un mondo e di renderlo leggibile. Lo spazio del testo in entrambi i casi prospetta un'immagine del mondo, non la convoca come presente: ce ne dà la consistenza partendo dal 'sono' per arrivare al 'visivo' attraverso la mancanza».

Bibliografia

- Belting H. (2010), *I canoni dello sguardo. Storia della cultura visiva tra Oriente e Occidente*. Bollati Boringhieri, Torino (ed. or. 2008).
- Besse J. M., (2003) *Face au monde, Atlas, Jardins, Géoramas*, Desclée de Brouwer, Paris.
- Borutti S. (1991) *Teoria e interpretazione. Per un'epistemologia delle scienze umane*, Guerini e Associati, Milano
- Chiesa, Di Gioia (2011), "Rappresentare il territorio della contemporaneità: la fotografia ambientale come supporto all'analisi territoriale", in *Planum*, 2011.
- Chiesa, La Riccia (2011), "Fotografia e indicatori del paesaggio. Lo spazio dell'abitare", in *Planum*, 2011.
- Council of Europe (2000), *European Landscape Convention*, European Treaty Series n. 176, Firenze.
- Dematteis G. (1985), *Le metafore della terra*, Feltrinelli, Milano.
- Donadieu P. (2002), *La Société paysagiste*, Coédition Ecole Nationale Supérieure de Paysage, Paris.
- Girardin, F., et al. (2008). "Digital footprinting: Uncovering tourists with user-generated content", in *IEEE Pervasive Computing*, vol. 7(4), pp. 36–43.
- Ghirri L. (1989) "Fotografare i luoghi, fotografare le architetture. Intervista di Mario Lupano a Luigi Ghirri", in Ghirri L. (a cura di) (1989) *Paesaggio italiano*, Electa, Milano, pp.10-12.
- Goodman N. (1978), *Ways of Worldmaking*, Hackett, Cambridge (USA).
- Marra C. (2000) "L'asse Rose/Duchamp", in Marra C. (2000), *Il battito della fotografia*, CLUEB, Bologna.
- Raffestin C. (2005), *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio*, Alinea, Firenze.



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

Lo spazio pubblico nei quartieri di ERP della città di Avellino

Felice De Silva

Università degli Studi di Salerno
DICIV Dipartimento di Ingegneria Civile

Email: fdesilva@unisa.it

Tel: 3297666134

Abstract

La realizzazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica di Avellino ha svolto un ruolo fondamentale nella costruzione della città dal secondo dopoguerra ad oggi. La struttura insediativa di questi quartieri, caratterizzata dalla dissoluzione dell'isolato tradizionale, ha dato luogo a tessuti urbani più aperti e dilatati i cui spazi aperti presentano oggi caratteri diversi.

La qualità di questi spazi e la loro capacità di diventare spazio pubblico dipende in gran parte dall'efficacia del principio insediativo e dal rapporto tra lo spazio del quartiere e la città al contorno; tale rapporto è determinato dai diversi meccanismi progettuali adottati - in termini di attacco a terra degli edifici, di permeabilità dei bordi, di forma e dimensione degli spazi di relazione - per conciliare il bisogno di privacy proprio della sfera domestica e la necessità di partecipare attivamente alla vita pubblica.

Il contributo propone una ricognizione sulle condizioni dello spazio pubblico di alcuni di questi quartieri per indagarne le qualità fisiche e spaziali e si pone come occasione per riflettere sulle possibilità che esso offre nel processo di rigenerazione della città.

Parole chiave

Quartiere, margine, città

La realizzazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica di Avellino, costruiti con i fondi delle varie leggi di finanziamento alla casa o di ricostruzione connessi al sisma dell'agosto 1962 e del novembre 1980, ha svolto un ruolo fondamentale nella costruzione della città dal secondo dopoguerra ad oggi (Fig. 1). La struttura insediativa di questi quartieri, caratterizzata dalla dissoluzione dell'isolato tradizionale sostituito da blocchi, torri e stecche, ha dato luogo a tessuti urbani più aperti e dilatati i cui spazi aperti avrebbero dovuto contribuire, almeno nelle intenzioni iniziali, alla definizione del sistema di spazi pubblici della città. In alcuni casi lo spazio pubblico di questi quartieri si presenta oggi diffuso e strettamente connesso al costruito e allo spazio urbano, in altri casi, invece, evidenzia un carattere di residualità concentrandosi in frammenti, isolati e indefiniti, privi di relazione tra loro e con il costruito.

La qualità degli spazi aperti e la loro capacità di diventare spazio pubblico dipende in gran parte dall'efficacia del principio insediativo e dal rapporto tra lo spazio del quartiere e la città al contorno; questo rapporto è determinato dai diversi meccanismi progettuali adottati - in termini di attacco a terra degli edifici, di permeabilità dei bordi, di forma e dimensione degli spazi di relazione - per conciliare il bisogno di privacy proprio della sfera domestica e la necessità di partecipare attivamente alla vita pubblica oltre che da mix funzionali capaci di garantire vivacità sociale e culturale. Nei complessi residenziali di Avellino tali spazi si configurano come un ampio repertorio di soluzioni, che variano dagli ambiti esterni di pertinenza dell'alloggio, alle piazze e alle strade pubbliche, in una gradualità di transizione tra ambiti privati e ambiti collettivi, e rappresentano un *laboratorio* (Di Biagi, 2006) privilegiato per l'elaborazione di approcci progettuali volti a rispondere alle problematiche di degrado spaziale e sociale in cui versa la maggior parte dei quartieri della città.

Oggi infatti al tema dell'espansione urbana, che è stato il motore guida dei principali interventi residenziali pubblici, si sostituisce un nuovo approccio che vede nel recupero, inteso nel senso etimologico di *ri-acquisizione, ri-conquista* (Vanacore, 2012), del patrimonio edilizio esistente e soprattutto degli spazi aperti ad esso connessi, un ambito privilegiato di sperimentazione. Già nella metà degli anni '80, sulle pagine di Casabella, Bernardo Secchi scriveva che

lo spazio entro il quale vivremo i prossimi decenni è in gran parte già costruito. Il tema è ora quello di dare senso e futuro attraverso continue modificazioni alla città, al territorio, ai materiali esistenti e che la complessità attuale della società e del territorio, la difficoltà di collegare ogni loro elemento ad ogni altro ci dovrebbe spingere ad agire inizialmente selezionando relazioni semplici: ad esempio a distinguere realisticamente ciò che nella città e nel territorio è “duro”, da ciò che è “malleabile”, modificabile nelle sue proprietà, nel suo assetto fisico, nelle sue funzioni, nei rapporti con gli altri oggetti, nel suo senso complessivo. (Secchi, 1984)



Figura 1. I quartieri Iacp della città di Avellino. Il perimetro bianco individua il quartiere San Tommaso.

Riconoscere che *le condizioni sono cambiate* e individuare gli ambiti *malleabili* all'interno dei quali operare diventano quindi le operazioni preliminari da compiere ricordando che i due termini *duro* e *malleabile* non sono semplicemente descrittivi di proprietà fisiche e di rapporti visivi ma servono anche a descrivere le differenti capacità di resistenza delle forze sociali ed economiche che agiscono nella società contemporanea divenendo in tal senso termini prossimi a *negoziabile* e *non negoziabile*.

Generalmente all'interno dei quartieri residenziali di iniziativa pubblica, che pur si pongono come elementi *duri* del territorio e della città contemporanea, la distinzione tra i due termini non è mai netta, ma esiste sempre la possibilità di individuare una gradualità tra le due condizioni, una sorta di *gradiente di trasformabilità* che aumenta di intensità man mano che ci si sposta dall'alloggio verso la città. In altre parole gli alloggi possono essere considerati come le parti *dure*, quelle che, presentando vincoli maggiori determinati dalle loro specifiche condizioni (proprietà, caratteristiche tecniche e costruttive, caratteri funzionali, logiche di utilizzo, ecc.), sono cristallizzate nella loro configurazione e quindi sono più resistenti al cambiamento; al contrario gli spazi aperti sono quelli *malleabili* e quindi più disponibili a fare da perno a più ampi processi di trasformazione, e lo sono quanto più sono distanti dall'alloggio e dalle sue strette pertinenze. La differente consistenza degli elementi che costituiscono il quartiere si riverbera anche nella diversa libertà che essi concedono nell'individuare soluzioni progettuali generalizzabili, strategie di intervento, da mettere in atto nel progetto di recupero. Nel caso dell'alloggio, infatti, è molto difficile definire criteri generali capaci di indirizzare la trasformazione e questa difficoltà è dovuta al fatto che esso richiede soluzioni specifiche in grado di dare risposta alle esigenze particolari espresse da chi vi abita; viceversa gli spazi aperti consentono di definire ipotesi maggiormente generalizzabili, e ciò proprio in virtù della loro natura di luoghi in cui si esprime una domanda collettiva di abitare e di appartenenza ad una comunità che ci fa riconoscere questi spazi come spazi pubblici.

In quest'ottica i bordi del quartiere, i margini attraverso cui esso entra in contatto con la città, si configurano come le parti che offrono i maggiori gradi di libertà e divengono così gli ambiti privilegiati attraverso i quali proporre una sua reinterpretazione per ridefinirne il ruolo nella città contemporanea.

Come è noto la nozione di margine ha una natura molteplice tuttavia in questa sede il campo di studio è stato ristretto ai margini di tipo fisico, siano essi naturali o artificiali, ben consapevoli che in ambito urbano esistono anche limiti di tipo immateriale come quelli individuati dai confini amministrativi, da specifici usi del suolo o da alcune consuetudini sociali.

Negli anni '60 Kevin Lynch definiva i margini di questo tipo come *confini tra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità* precisando che essi in quanto tali *possono costituire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, o possono essere suture, linee di scambio secondo le quali due zone sono messe in relazione l'una all'altra.* (Lynch, 1964)

Un confine, quindi, può trasformarsi in elemento unificante *se attraverso di esso è possibile qualche penetrazione di visuale o di movimento, se cioè è strutturato con qualche profondità nelle aree laterali.* (Lynch, 1964)

In tal senso assume particolare rilevanza la distinzione recentemente proposta da Richard Sennett tra due tipi di margini: il limite/parete e il bordo/membrana. *Il limite*, scrive Sennett,

è un confine dove le cose finiscono; il bordo è un confine dove diversi gruppi interagiscono. Sui bordi, gli organismi diventano anzi maggiormente interattivi, proprio per l'incontro di diverse specie e condizioni fisiche; per esempio, dove la sponda del lago incontra la terraferma si crea una zona attiva di scambio per gli organismi, che trovano e si nutrono di altri organismi. Non sorprende perciò constatare che l'attività di selezione naturale è più intensa proprio lungo i bordi, mentre il limite racchiude un territorio custodito, demarcato ad esempio da un branco di leoni o di lupi. Non si ammettono trasgressioni lungo i limiti: state alla larga! E ciò significa che quella stessa zona del limite è, a tutti gli effetti, priva di vita. Prendiamo in considerazione un'altra situazione di confine, a livello cellulare, la distinzione cioè tra parete e membrana delle cellule. La parete della cellula trattiene tutto al suo interno, è analoga a un limite. La membrana della cellula, invece, è più aperta, permeabile, più somigliante a un bordo. Le differenze naturali tra limite/parete e bordo/membrane si rispecchiano nella forma edificata chiusa e aperta. La città moderna è oggi dominata dal limite/parete. L'habitat urbano è suddiviso in settori segregati dai flussi del traffico, dall'isolamento funzionale tra le varie zone destinate al lavoro, al commercio, alla famiglia, allo svolgimento delle funzioni pubbliche. Ne consegue un minor scambio tra le varie fasce sociali, economiche ed etniche. Noi ci proponiamo pertanto di costruire un bordo/membrana, non un limite/muro. (Sennett, 2013)

Il progetto di riqualificazione per essere efficace deve spingersi quindi *oltre i confini* (Di Biagi, Marchigiani, 2010) del quartiere e lavorare all'infrastrutturazione dei suoi i bordi, per tendere alla creazione di confini porosi e permeabili, confini ambigui tra le diverse parti urbane, nei quali realizzare scambi osmotici tra gli spazi aperti del quartiere e il sistema di spazi pubblici della città, per poter fare della città pubblica *un fertile dispositivo per la riqualificazione dei territori della nostra contemporaneità.* (Di Biagi, 2006)



Figura 2. Il quartiere San Tommaso.

Non sfuggono a queste considerazioni di carattere più generale i quartieri popolari della città di Avellino dove, su un totale di più di 20000 immobili ad uso residenziale, circa il 9% è gestito direttamente dall'Iacp Avellino e più della metà di questo 9%, pari a poco più di mille alloggi, è concentrato nei quartieri rione Mazzini e San Tommaso (Fig. 2), insediati nella periferia sud della città, a partire dagli anni '50 del novecento, per offrire risposta a quella pressante richiesta di alloggi popolari, servizi e spazi aperti che ha accomunato il futuro del capoluogo irpino a quello delle maggiori città italiane dell'epoca.

Il popoloso quartiere San Tommaso, in particolare, si configura oggi come una vera e propria appendice al centro consolidato, realizzata, lungo l'asse storico di via Due Principati che collega il quartiere al centro urbano, in più fasi che hanno portato alla configurazione di quattro parti chiaramente riconoscibili, perché frutto di modelli insediativi differenti, più o meno maturi e consapevoli, ma che oggi appaiono saldate l'una all'altra in assenza di un disegno urbanistico generale che le connetta in un insieme unitario e dotato di senso. Il primo insediamento fu realizzato ad opera dell'Ina Casa su progetto di Luigi Piccinato e Bruno Zevi tra il 1954 e il 1957, anno in cui si consegnarono i primi alloggi, sulla base di un progetto che prevedeva una attenta articolazione di spazi edificati e spazi aperti, ambiti individuali e ambiti collettivi nella migliore tradizione delle realizzazioni figlie del Piano Ina Casa (Fig. 3). A questa prima fase ne seguirono altre tre, 1960-1962, 1963-1965 e 1967-1969 anni in cui furono consegnati gli ultimi alloggi, fu completata la rete di illuminazione stradale e furono realizzati i primi servizi interni al quartiere tra cui la scuola elementare e il primo ufficio postale. (per le notizie relative alle fasi di costruzione del quartiere San Tommaso si è fatto riferimento alla tesi di Dottorato *Verso una nuova qualità dell'abitare: la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica*, Monica Guarino, 2007-2010).

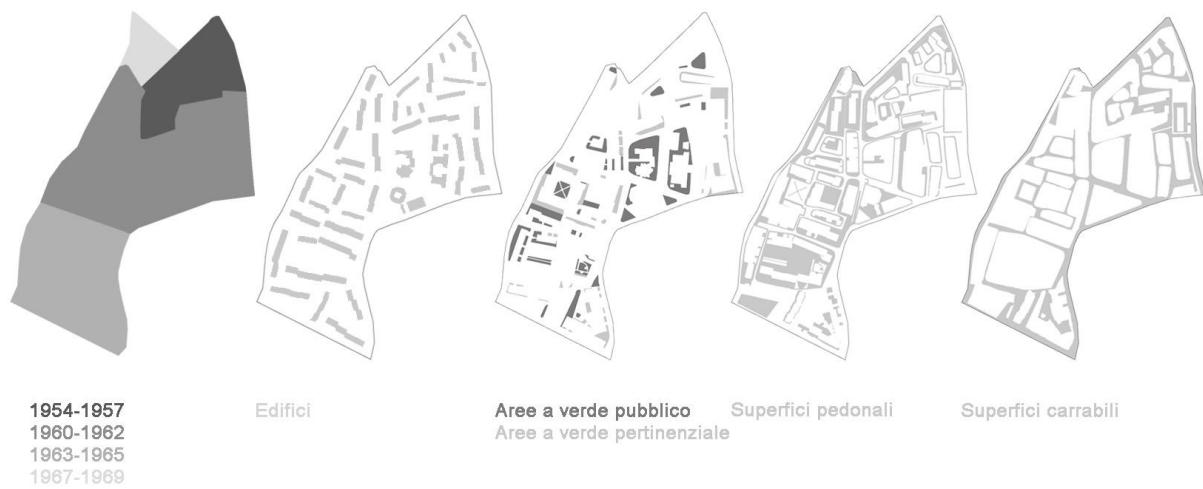


Figura 3. Lettura morfologica del quartiere San Tommaso e fasi di costruzione.

Le diverse parti di cui si compone il quartiere presentano caratteri differenti; alcune sono introverse, rivolte in se stesse, con scarsi riferimenti alla città circostante; altre invece si configurano come spazi più aperti, rivolti all'esterno e maggiormente connessi agli elementi adiacenti e al paesaggio circostante.

Il diverso carattere delle sue parti è sicuramente determinato dai differenti gradi di permeabilità dei suoi margini. Alcuni di essi sono duri definiti, precisi come nel caso del salto di quota che delimita l'insediamento ad ovest separandolo nettamente dalla strada comunale Quattrograna e la cui forza è dovuta non solo alla sua preminenza visiva ma soprattutto alla sua forma continua ed alla sua impenetrabilità (Fig. 4). In questo caso è evidente come il quartiere, già riconoscibile al suo interno, sia ulteriormente precisato dalla definizione e dalla chiusura del suo contorno. Altri margini sono al contrario *soffici* o incerti, mentre alcune parti sembrano non avere affatto confini. E' esemplificativo in tal senso il bordo orientale della grande corte aperta edificata tra il 1963 e il 1965 che risente fortemente della particolare condizione orografica e del modo in cui sono collocati gli edifici. In questo caso infatti il disegno dello spazio aperto è organizzato attraverso una successione di terrazze attrezzate disposte a differenti quote, che determinano uno spessore infrastrutturato e permeabile che media il passaggio graduale dalla strada pubblica verso gli ambiti più privati dell'insediamento.

Oggi la condizione di totale abbandono e degrado in cui versano gli spazi aperti dei quartieri di Avellino, e soprattutto il loro carattere frammentario e privo di relazione con il costruito, ne impone il radicale ripensamento. In particolare la trasformazione dei loro *margini* più duri in spessori permeabili, *membrane*, sembra essere l'occasione per una strategia di recupero che porti ad una rinascita delle componenti spaziali e sociali che li caratterizzano, quali parti integranti e funzionali della città contemporanea.



Figura 4. Il limite/parete occidentale del quartiere San Tommaso.

Bibliografia

- AA.VV. (2009), *Indirizzi per orientare lo sguardo*, in Paola Di Biagi, Elena Marchigiani (a cura di) Città pubbliche. Linee guida per la riqualificazione urbana, Bruno Mondadori, Milano.
- Paola Di Biagi (2006), *La periferia pubblica: da problema a risorsa per la città contemporanea*, in A. Belli (a cura di), Oltre la città: pensare la periferia, Cronopio, Napoli.
- Kevin Lynch (2010), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.
- Bernardo Secchi (1984), *Le condizioni sono cambiate*, in Casabella, n.498/499 Architettura come modificazione.
- Richard Sennett (13 Aprile 2013), *Incompleta, flessibile, senza confini. La città ideale è un romanzo aperto*, in Il Corriere della Sera.
- Roberto Vanacore (2012), *La riqualificazione sostenibile degli insediamenti di edilizia residenziale pubblica. Percorsi di ricerca e di sperimentazione progettuale*, in Abitare di nuovo/abitare di nuovo ai tempi della crisi. Atti delle giornate internazionali di studio, Clean Edizioni, Napoli.



Ecologie per la rigenerazione urbana Il vento nel progetto di spazio pubblico

Gioia Di Marzio

Università G. d'Annunzio Chieti-Pescara
Scuola Superiore G. d'Annunzio
d'A - Dipartimento d'Architettura
Email: gioia.dimarzio@libero.it
Tel. 3472297914

Abstract

Il paper muove dall'interpretazione di un percorso di ricerca notevolmente innovativo, che combina creativamente dati geografici e climatici, paesaggi, comportamenti e stili di vita, uso delle infrastrutture, forme architettoniche e urbanistiche, definita sinteticamente come Ecologia, come nell'opera di Reyner Banham 'Los Angeles, L'architettura di quattro ecologie'; risorsa a cui è direttamente collegata la pratica sociale relativa alla città oggetto di studio. Rifacendoci a quell'intuizione seminale, si cerca di dare un contributo riguardo riflessioni in merito allo stretto rapporto che intercorre tra il progetto di rigenerazione urbana e l'ecologia del Vento, intesa non solo come risorsa energetica ma anche come risorsa di progetto, cosicché attraverso la riqualificazione di una rete di aree degradate della città non solo si determina una rigenerazione urbana ma anche l'inserimento di quest'ultima all'interno di una strategia più ampia a scala territoriale.

Inquadramento storico, normativo e scientifico

L'importanza delle risorse ambientali, acqua, vento, suolo sono state sin dall'antichità elementi fondamentali per la determinazione degli orientamenti di nuove città, per la disposizione degli edifici stessi, per il posizionamento delle strade affinché le città avessero naturalmente le migliori condizioni di comfort.

Nel tempo questa cultura che gli antichi naturalmente avevano nel considerare le risorse come elemento base nella progettazione è andata via via scemando ed è stata la tecnologia a prendere il sopravvento.

La condizione odierna che le città italiane si trovano ad affrontare, come possiamo ben sapere, è particolarmente problematica ed estremamente collegata con lo sfruttamento delle risorse; gli aspetti critici ambientali, quali cattiva qualità dell'aria, traffico e congestione intensi, inquinamento acustico, cattiva qualità dello spazio edificato, carenza di spazi pubblici, presenza di aree abbandonate, emissioni di gas serra, proliferazione urbana, produzione smisurata di rifiuti e di acque reflue, rappresentano il manifestarsi del malessere del nostro secolo nel quale credendo di progredire andiamo sempre di più verso una profonda regressione.

Il crescente degrado dell'ambiente urbano che continua a dilagarsi senza controllo, causato dalla spietata crisi economica, la mancanza di attuazione di un vero e proprio piano strategico di riqualificazione delle aree degradate della città e la crisi energetica che ogni giorno ci troviamo ad affrontare, mostrano come questa condizione può essere vista sia come una situazione critica del nostro paese e degli altri ma anche come una importantissima potenzialità. La Commissione Europea, per ovviare a queste problematiche, in relazione agli obblighi previsti nel Trattato di Kyoto (1997), nel 1998 presentò un '*Quadro d'Azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione Europea*' nel quale delineava alcuni dei seguenti obiettivi: «

- migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane, l'affidabilità e la qualità dell'acqua potabile, la protezione e la gestione delle acque di superficie e di falda;
- tutelare e migliorare l'ambiente modificato dall'uomo e il patrimonio culturale; diffondere la diversità biologica e moltiplicare gli spazi verdi nelle zone urbane;
- diffondere modelli di insediamento compatibili con un'efficace utilizzazione delle risorse, capaci di ridurre al minimo lo spazio occupato e lo sviluppo urbanistico incontrollato;

- ridurre in modo significativo e quantificabile le emissioni dei gas responsabili dell'effetto serra nelle zone urbane, soprattutto utilizzando razionalmente l'energia, ricorrendo maggiormente alle fonti di energia rinnovabile, e alla produzione di energia combinata (calore ed elettricità) e riducendo la quantità di rifiuti;
- promuovere strategie di gestione delle zone urbane più integrate, plurisettoriali e sostenibili dal punto di vista ambientale; nell'ambito delle zone urbane funzionali, promuovere strategie di sviluppo compatibili con gli ecosistemi, che tengano conto dell'interdipendenza tra città e campagna, migliorando in tal modo i legami esistenti tra centri urbani e rispettive periferie rurali » (Commissione Europea, 1998: 20).

Mentre nel 2006 introdusse una '*Strategia tematica sull'ambiente Urbano*', considerando che le aree urbane assumono un ruolo fondamentale per la realizzazione degli obiettivi di questa strategia in quanto rappresentano il vero motore dell'economia, mettendo in connessione aspetti ambientali, economici e sociali.

L'obiettivo fondamentale generale, menzionato nel documento ufficiale 'Comunicazione della commissione al consiglio e al parlamento europeo _ relativa ad una strategia tematica sull'ambiente urbano' è il medesimo: « contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane [e] contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente in cui il livello dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente e attraverso uno sviluppo urbano sostenibile » (Commissione Europea, 2006: 2).

Di seguito sono state riportate strategie tematiche fondamentali, come la '*promozione della biodiversità urbana*' (Commissione Europea, 2006: 10), che si inserisce nell'ambito dell'urbanistica sostenibile, della pianificazione territoriale sostenibile, avendo come fine la riduzione della proliferazione urbana che è causa del danneggiamento e della perdita della biodiversità e di habitat naturali.

In particolare nelle città, le quali appaiono soffocate dal degrado, la gestione integrata dell'ambiente urbano dovrebbe prevedere la '*promozione della biodiversità urbana*' limitando l'impermeabilizzazione dei terreni e la proliferazione urbana. Considerando le problematiche generali che le città affrontano a causa dell'aumentare di aree abbandonate, aree industriali dismesse, carenza di spazi pubblici, viene inserita la '*strategia tematica sulla protezione dei terreni*' direttamente collegata alla precedente, attraverso la quale si è orientati alla riqualificazione e al recupero di queste aree, senza impiegare nuovi terreni incontaminati.

Inoltre di primaria importanza è la '*strategia tematica sull'uso sostenibile delle risorse naturali*' (Commissione Europea, 2006: 11), strettamente interconnessa con la problematica dei cambiamenti climatici e dell'esaurimento delle risorse non rinnovabili che oggi tutto il mondo si trova ad affrontare.

Viene riconosciuto appunto il ruolo fondamentale che le aree urbane svolgono nella riduzione delle emissioni di gas serra e nell'adattamento ai cambiamenti climatici, attraverso il trasporto urbano sostenibile, l'edilizia sostenibile e la politica energetica mediante l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.

Per questo viene consigliato di limitare al loro interno l'utilizzo delle risorse naturali quali acqua ed energia attraverso una migliore gestione urbana; grazie soprattutto alla riduzione della proliferazione urbana servendosi di piani di insediamento ad alta densità e a uso misto vi è un ingente risparmio in termini di risorse e vantaggi ambientali. Inerente a quest'ultima strategia, la Commissione Europea, presentò nel 2005 una '*Politica di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione: linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013*' affermando che: « L'Europa deve rinnovare le basi della sua competitività, aumentare il suo potenziale di crescita e la sua produttività e rafforzare la coesione sociale, puntando principalmente sulla conoscenza, l'innovazione e la valorizzazione del capitale umano. Per raggiungere tali obiettivi, l'Unione deve mobilitare maggiormente tutti i mezzi nazionali e comunitari appropriati - compresa la politica di coesione - nelle tre dimensioni economica, sociale e ambientale della strategia per utilizzarne meglio le sinergie in un contesto generale di sviluppo sostenibile » (Commissione Europea, 2005: 4).

In relazione a questo obiettivo più ampio, vengono inseriti orientamenti riguardo il '*Ridurre l'uso intensivo delle fonti energetiche tradizionali in Europa*'; i più interessanti al fine della ricerca sono i seguenti: «

- sostenere i progetti volti a migliorare l'efficienza energetica e la diffusione di modelli di sviluppo a bassa intensità energetica.
- Promuovere lo sviluppo delle tecnologie rinnovabili e alternative (energia eolica, energia solare e biomassa), che possono conferire un netto vantaggio all'UE rafforzandone quindi la posizione concorrenziale. Questo tipo di investimenti contribuisce inoltre all'obiettivo di Lisbona secondo il quale, entro il 2010, il 21% dell'elettricità dovrà provenire da fonti rinnovabili » (Commissione Europea, 2005: 17).

Nell'ambito delle Ricerche Europee, mentre, sono state pubblicate nella rivista mensile '*Research eu*' articoli che evidenziano ricerche inerenti alla tematica del vento solamente come risorsa energetica e qui di seguito verranno riportati i nomi di alcuni di essi: '*Calculating wind variances for better performance*' (*Research eu*, Gennaio 2009: 18), '*Improving stability control in wind turbines*' – '*Designing aero-elastic stability into wind turbines*' (*Research eu*, Giugno 2009: 28-29), '*New sensors and data network for offshore wind farms*' (*Research eu*, Settembre 2009: 26), '*Balancing wind power fluctuations*' – '*Modern standards for wind turbine technology*' (*Research eu*, Ottobre 2009: 25), '*Energy and Transport - EU must invest more in wind power for 20 MW turbines to become reality*' (*Research eu*, Giugno 2011: 14).

Tesi sostenuta

Da questa accurata analisi nell'ambito sia delle direttive della Commissione Europea e sia delle Ricerche Europee effettuate dalla Comunità Scientifica, si può facilmente dedurre come l'approccio che si ha nell'affrontare tematiche inerenti il Vento come risorsa sono meramente tecniche e settorializzate.

Attraverso questa ricerca, proprio per questo, si vuole conferire al vento un significato più ampio.

Non solo risorsa energetica ma una vera e propria risorsa progettuale che assume una valenza strategica di riqualificazione e rigenerazione urbana. Qui entra in gioco il concetto di Ecologia, definita nell'opera di *Reyner Banham 'Los Angeles, L'architettura di quattro ecologie'* (Reyner Banham, 2009) come l'interazione dei caratteri geografici e climatici, paesaggi, comportamenti e stili di vita, uso delle infrastrutture, forme architettoniche e urbanistiche, figure di senso e immagini nell'esperienza di attraversamento e uso dei diversi territori. Ecologia come risorsa a cui è direttamente collegata la pratica sociale. Questa intuizione di Risorsa concepita nella sua totalità sarà la base per un nuovo approccio progettuale, non settorializzato ma pluridisciplinare, con lo scopo di far interagire gli aspetti urbanistici, architettonici e tecnologici. Considerando l'importanza del riqualificare e non della proliferazione urbana, da qui si potrà intervenire progettualmente nella rigenerazione delle aree degradate, abbandonate, prive d'identità della città con un approccio innovativo utilizzando il vento come risorsa di progetto, risorsa energetica, risorsa che interagisce con altre risorse quali l'acqua, il verde urbano, il suolo, considerando gli aspetti che concernono la riduzione dell'impermeabilizzazione dei suoli, la carenza di spazi pubblici e il rispetto e promozione della biodiversità urbana. Inoltre in linea con i nuovi orientamenti comunitari, il progetto per la rigenerazione urbana dovrà espandersi oltre le dimensioni territoriali praticate tradizionalmente, e in particolare misurarsi con la dispersione dei territori urbani che ormai rende irriconoscibili i confini tra aree urbanizzate e spazi aperti.



Figura 1. Vista panoramica città di Popoli - credits: www.flickr.com Gian Piero Ottaviani

Una prima ipotesi di ricerca è stata applicata nel territorio di Popoli in Abruzzo (figura 1) per il progetto *'Popoli la Città dell'Acqua e del Vento - Riqualificazione Urbana di Popoli - Schema Direttore per lo Sviluppo Sostenibile'* in cui si è considerato come le Ecologie Urbane possano essere la base per una nuova progettazione sostenibile, restituendo una nuova funzione e una nuova forma alle aree degradate e determinando una nuova conformazione della città, data dalla messa a sistema degli spazi pubblici.

Il fine della ricerca era la riqualificazione urbana della Città di Popoli attraverso l'utilizzo delle sue Risorse principali, l'Acqua e il Vento, inserita in un progetto strategico di più ampia scala; infatti la progettazione intrapresa ha assunto un approccio multiscalar partendo, a scala territoriale, con la realizzazione di un Parco fluviale, lungo tutta la valle del Pescara, con porta del Parco la città di Popoli, luogo di particolare rilevanza naturalistica per la sua posizione, che si estende tra la Valle Peligna e quella del Pescara alle pendici del Monte Morrone, per la coesistenza di due Riserve Naturali, quella delle Sorgenti del Pescara e l'altra del Monte Rotondo, e per la presenza di ben due Parchi Nazionali, quello del Gran Sasso e quello della Majella. Naturalmente questo lungo corridoio blu e verde che si articola e ha come infrastruttura di base il sistema delle acque, il fiume Pescara, ha come punto d'inizio Popoli ma nello specifico l'Oasi delle Sorgenti del Pescara, portandosi dietro di sé svariate specie di flora e fauna lungo tutto il tragitto di 52 Km, sino ad arrivare alla foce del fiume presso la città di Pescara, località marittima, dove non solo si può notare un cambiamento dal punto di vista di essenze arboree e specie faunistiche ma anche riguardo la città stessa, dalla dimensione e quindi al numero di abitanti, alla tipologia, allo stile di vita ma soprattutto riguardo l'inquinamento acustico, predominante in una città turistica e giovane come questa. Possiamo parlare di una progettazione dalla *'testa ai piedi'*.

Da una scala territoriale si è passati a considerare una scala intermedia dove mettere in gioco anche il paese di Bussi e Bussi Officine, le quali insieme alla città di Popoli formano una realtà policentrica pensata in una visione d'insieme e infine si giunge ad una scala di progettazione urbana inquadrando il centro abitato di Popoli.

Anche oggi come nel passato il fiume, ma precisamente i quattro fiumi che confluiscono a Popoli, il Pescara, l'Aterno, il Giardino e il San Callisto, rappresentano un punto di grande forza per la città e per restituire a

quest'ultima la sua identità ormai andata scemando nel tempo. Per questo l'Acqua rappresenta sia uno degli elementi predominanti di questo territorio, riuscendo a conferire a questa città uno stampo veneziano e allo stesso tempo grazie all'immagine dei campi che sembrano essere sospesi sull'acqua alle terre d'Olanda, e sia una delle principali risorse. A causa delle trasformazioni antropiche effettuate sul territorio, il centro storico di Popoli ha perso completamente il rapporto diretto con il fiume Aterno - Pescara e con l'altra parte di città al di là del corso d'acqua. Da queste considerazioni vengono definiti gli obiettivi di qualità per conferire una nuova identità alla Città di Popoli, introducendoli come una vera e propria innovazione al P.T.C.P. vigente di Bernardo Secchi. L'immagine della Visione Guida sembra assumere connotati organici essendo carica di vita e piena di contenuti. Il fulcro centrale è dato naturalmente dal Centro Storico, rappresentato come il cuore di tutta la composizione, mentre l'infrastruttura dell'acqua e del vento, come un sistema di arterie e vene, assume il ruolo fondamentale di matrice sulla quale si sviluppano le reti dei tre sistemi verdi che hanno la funzione di collegare le polarità, o organi secondari, tra di loro ma sempre ritornando al nucleo originario, il cuore. Da questo possiamo dedurre come le Risorse qui menzionate (Acqua e Vento) intese nei loro vari aspetti rappresentino non solo un valore dal punto di vista energetico ma in particolare vere e proprie Risorse di Progetto, infrastrutture di progetto, che hanno la capacità di riconferire un nuovo aspetto alla città e un'identità forte che nel tempo è andata perduta. Infine il quadro di coerenza dei progetti che ha come obiettivo quello di restituire alla Città di Popoli una nuova immagine (La Città dell'Acqua e del Vento), è dato dalla messa a sistema di cinque interventi progettuali fondamentali di riqualificazione urbana e rigenerazione delle aree degradate: il Progetto del Parco Fluviale, il Progetto del Percorso dalle Sorgenti al Castello, il Progetto del Percorso d'Acqua, il Progetto delle Quattro Piazze, il Progetto degli Accessi Urbani.



Figura 2. Vista area di progetto prima e dopo - credits: Gioia Di Marzio

A scala urbana sono stati affrontati due principali progetti di riqualificazione di aree prive ormai della propria identità e al di fuori di una strategia di sviluppo ambientale, economico, sociale e culturale, dei quali uno è un vero e proprio progetto cardine: *'La Nuova Porta Urbana alla Città di Popoli'* (Figura 2-3) in quanto priva di un ingresso riconoscibile. Valorizzando le risorse presenti, l'acqua, il vento e il suolo, si è giunti a definire le linee progettuali di quest'area così importante. La scelta determinante è stata quella di recuperare l'antica sede del centro termale per riconvertirla nel Nuovo Museo dell'Acqua, posizionata proprio all'ingresso della città, punto strategico. Area attualmente lasciata in stato di abbandono, subito dopo le strette Gole di Tremonti, adiacente alle reti ambientali e infrastrutturali. Il Museo presenta spazi interni e spazi esterni dove poter ammirare allo stesso tempo l'esposizione di pannelli, sculture del vento che producono dolci suoni e le acque dei fiumi Pescara e Giardino, percorrendo il duplice percorso pedonale e ciclabile. Naturalmente le Risorse sono considerate non solo come elementi per ricucire un'identità ma sono utilizzati anche sotto il profilo energetico e di sostenibilità. I parcheggi sono collocati all'ingresso della città in modo tale da poter fruire il paese attraverso i percorsi ciclabili, pedonali e attraverso la funicolare per poter raggiungere comodamente il Castello; mentre si è pensato di deviare il traffico pesante da un tratto importante della Tiburtina Valeria SS5 per poter ristabilire un contatto ormai perso con il fiume attraverso un sistema di ponti e pontili che sia colleghino direttamente con l'altra parte di città al di là del fiume e sia si inseriscano nel progetto più grande del Parco Fluviale.

Conclusioni

Come possiamo dedurre anche nella prima ipotesi di ricerca, si propone di delineare una più interessante prospettiva di lavoro, particolarmente urgente nel caso italiano, dovuta al continuo degradarsi del paesaggio urbano e alle crescenti domande di rigenerazione; occorre affermare una nuova cultura d'intervento, in cui gioca un ruolo centrale il progetto dello spazio pubblico e la sua qualità nei confronti delle ecologie di contesto. La rigenerazione urbana di alcune città, potrà avvenire attraverso la messa a sistema di nuovi spazi pubblici, generati dalla riqualificazione di aree degradate attraverso la gestione del Vento come risorsa nella sua totalità, plasmando gli spazi, le strade, gli edifici con forme e direzioni precise in modo tale da permettere al vento di essere utilizzato nel migliore dei modi anche come Risorsa energetica. Si determina così un unico grande sistema della Risorsa Vento, capace di far interagire i suoi innumerevoli e vari aspetti sino ad oggi considerati separatamente, che sarà alla base per una nuova progettazione e rigenerazione urbana sostenibile. Alle città si conferirà così un nuovo volto.

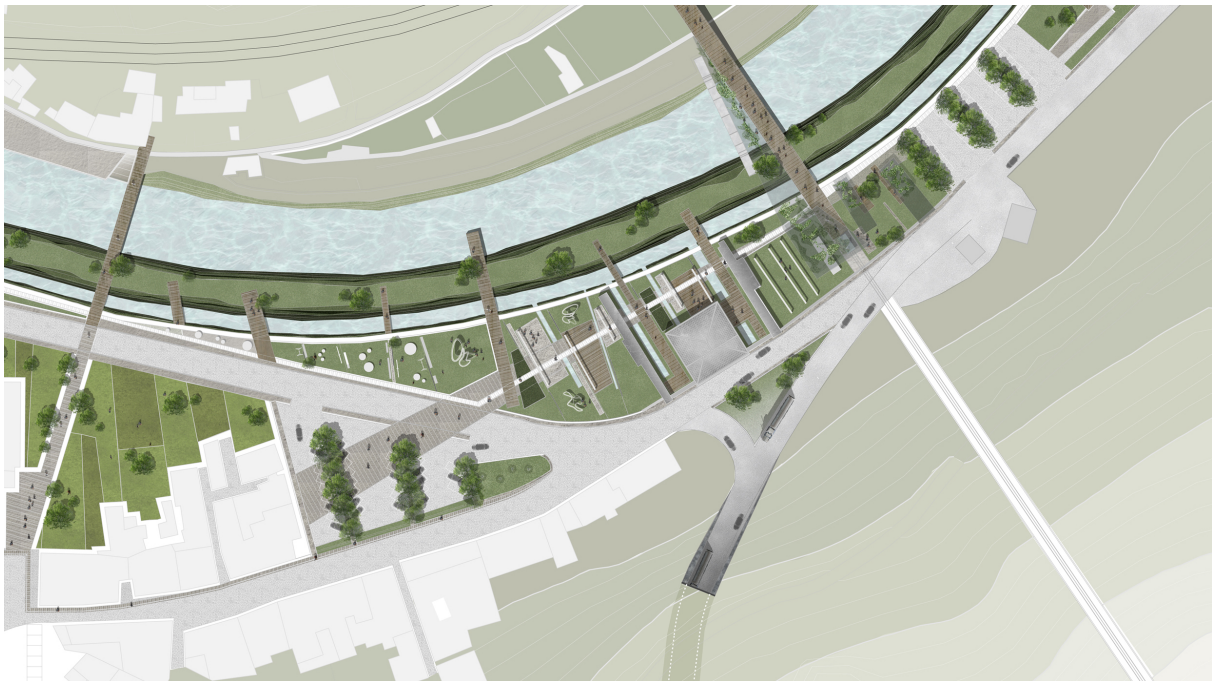


Figura 3. Masterplan area di progetto - credits: Gioia Di Marzio

Bibliografia

- Reyner Banham, (2009). *Los Angeles, L'architettura di quattro ecologie*, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi.
- Aldo Rossi, (1966). *L'architettura della città*, Padova, Marsilio.
- Anna Marson, (2008). *Archetipi di territorio*, Firenze, Alinea editrice.
- Pietro D'Amato, (2008). *Piano di Ricostruzione dell'abitato di Popoli*, Pescara, Edizioni Tracce.
- Adriano Ghisetti Giavarina, (2006). *Popoli città d'Arte e Natura*, Pescara, Carsa Editore.
- Adriano Ghisetti Giavarina, (1990). *Popoli le Pietre, l'Acqua e la Gente*, Pescara, Pierre Congress.
- A.Clementi, M.Ricci, (2004). *Ripensare il progetto urbano*, Meltemi, Roma
- J. Corner, (2003). *Landscape Urbanism*, in M.Mostafavi, C.Najle, edited by, *Landscape Urbanism*, Architectural Association, London
- D.Mertins, (2003) *landscapeurbanismhappensintime*, in M.Mostafavi, C.Najle, op.cit
- P. Ingallina, (2001). *Le projet urbain*, PUF, Paris
- Ludwig Hilberseimer, (1944). *The New City; Principles of Planning*, Chicago, P. Theobald Publication.
- Leon Battista Alberti, (1989). *L'architettura, Milano, il Polofilo* (ed.or. De re aedificatoria 1485)
- Hippocrates, (1986). *Arie, acque, luoghi*. A cura di Luigi Bottin, Venezia, Marsilio (ed. or. Peri aeròn udaton topon - De aeris aquis et locis. V-IV sec a.C.)
- Vitruvio Pollione Marco, (1997). *De architectura*. Edizione a cura di Pierre Gros, Torino, G. Einaudi (ed.or. 30-20 a.C.)
- Camillo Sitte, (1981). *L'arte di costruire le città*, Milano, Jaca Book.

Sitografia

Commissione Europea. Strategie Europee.

Disponibile nel sito http://ec.europa.eu/environment/index_it.htm:

Commissione Europea, O (1998). Quadro d'Azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione Europea, 3(3.1), p.20.

Commissione Europea, Ju (2005). Politica di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione: linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013, 1 - 4(1.3), p.4,17.

Commissione Europea, Ja (2006). Strategia tematica sull'ambiente Urbano, 1 - 6(2) – 6(4), p.2,10,11.

Commissione Europea. Ricerche Europee.

Rivista 'Research eu' disponibile nel sito <http://cordis.europa.eu/research-eu/>:

(Gennaio 2009). Research eu - Calculating wind variances for better performance, p.18.

(Giugno 2009). Research eu - Improving stability control in wind turbines - Designing aero-elastic stability into wind turbines, p.28-29.

(Settembre 2009). Research eu - New sensors and data network for offshore wind farms, p.26.

(Ottobre 2009). Research eu - Balancing wind power fluctuations - Modern standards for wind turbine technology, p.25.

(Giugno 2011). Research eu - Energy and Transport - EU must invest more in wind power for 20 MW turbines to become reality, p.14.

Riconoscimenti

Desidero ringraziare vivamente il mio relatore di tesi prof. Alberto Clementi e la mia correlatrice di tesi arch. Ester Zazzero, rispettivamente tutor e co-tutor del mio dottorato di ricerca, per i preziosi aiuti e insegnamenti.

Copyright

Figura 1. Vista panoramica città di Popoli - credits: www.flickr.com - Gian Piero Ottaviani

Figura 2 - 3. Vista area di progetto prima e dopo - Masterplan area di progetto - credits: Gioia Di Marzio



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

Lo spazio archeologico come spazio pubblico

Bruna Di Palma

Università degli Studi di Napoli Federico II
DPUU Dipartimento di Progettazione Urbana e Urbanistica
Email: brunadipalma@libero.it
Tel: 3281428476

Abstract

Non esiste opposizione tra archeologia e città, poiché anche il sito antico, in quanto strato della città, è parte della sua struttura, tuttavia è necessaria una riflessione sullo spazio archeologico come spazio pubblico a causa della condizione di isolamento che, invece, continua a caratterizzare, ancora oggi, la maggior parte delle aree archeologiche, aree della città contemporanea marginali e separate dalla vita degli insediamenti attuali.

D'altra parte, operare una strategia di riconnessione del sito archeologico con la città, significa non solo salvaguardarlo attraverso una tutela attiva, ma mettere in atto una ben più ampia azione di riqualificazione urbana. Si è cercato di perseguire questo obiettivo all'interno di due proposte progettuali che si intende presentare all'interno di questo contributo e che hanno riguardato alcune aree urbano-archeologiche strategiche delle città di Napoli e di Pozzuoli.

Parole chiave

Archeologia, spazio pubblico, continuità

L'isolamento dei monumenti e la priorità archeologica: logiche di discontinuità nel progetto urbano

In molte città storiche, la componente archeologica rappresenta un'importante parte della struttura urbana, non solo per il richiamo ad una memoria collettiva a cui, comunque, più di ogni altra componente rimanda, ma soprattutto per le potenzialità e per la spinta progettuale che possiede rispetto a margini di riqualificazione che possono andare ben oltre le aree archeologiche strettamente intese, per arrivare a coinvolgere l'intera città.

La necessità di un approfondimento su questo tema nasce dalla condizione in cui versa, oggi, la maggior parte di queste aree, in particolare nelle città stratificate, in cui molto complesso risulta il controllo del limite, spesso fisicamente non definibile con chiarezza tra la parte propriamente archeologica e l'area urbana circostante. La conseguenza che deriva dal mancato inserimento di queste aree in logiche di riqualificazione integrata tra archeologia e città, e quindi dalla discontinuità che viene a crearsi tra lo spazio urbano e lo spazio archeologico e che si localizza soprattutto in corrispondenza di questo più o meno chiaro *bordo* tra le due entità considerate come differenti, porta ad un degrado diffuso che va ben oltre i cosiddetti recinti archeologici, per coinvolgere porzioni di territorio ben più ampie. Alcune ragioni dello stato in cui versa oggi l'archeologia e conseguentemente la città che in alcuni casi viene a trovarsi tra le archeologie, assolutamente vicina, sovrapposta e intrecciata ad essa, sono da ricercare tra le logiche teorico progettuali che fino a qualche decennio fa dominavano il dibattito culturale su questi temi: l'isolamento dei monumenti, perseguito come liberazione delle antiche strutture da quelle nate successivamente, diventa oggi la principale causa di degrado e abbandono di quelle archeologie che con tale pratica si voleva, all'opposto, salvaguardare.

Un caso esemplare a tal proposito è quello della città di Napoli: nel corso degli anni '70, Roberto Pane, fondatore del restauro critico, avanzò una proposta di *liberazione* dei teatri romani di Neapolis, per una loro opportuna valorizzazione. Ma il centro antico di Napoli rappresenta un chiaro esempio di città pluristratificata a continuità di vita e isolare il monumento avrebbe significato la perdita di tutta un'altra serie di testimonianze insediative che invece hanno caratterizzato un modello di sviluppo della forma urbana che ha confermato l'antico tracciato viario conservandone anche la vitalità abitativa.

La pratica progettuale dell'isolamento appartiene alla stessa epoca durante la quale la cosiddetta *priorità archeologica* manifestava con forza la sua presenza nei programmi di avanzamento o di programmazione delle opere rispetto ad una logica progettuale integrata. «[...] nei Paesi ove, per la ricchezza del patrimonio, più impegnativo si presenta il problema della conservazione monumentale e del conseguente "compromesso" ambientale, prevale la tendenza a porsi di fronte alla complessità del reale con atteggiamenti garantisti accentuatamente selettivi, appoggiati a un sistema di preconetti; quale è, per esempio, la molto insistita (soprattutto in Italia) "priorità archeologica", la quale porrebbe all'interno di un contesto urbano nel quale si effettua l'intervento, un concreto e cogente distacco che, nell'ottica integrativa [...], rappresenta un elemento di disomogeneità e disorganicità, in un continuum la cui forza vitale consiste proprio nell'integrazione di ogni sua parte con il tutto» (M. Manieri Elia, 2010).

Dall'isolamento dei monumenti ai processi compositivi di tipo integrato: il rapporto tra l'archeologia urbana ed il progetto dello spazio pubblico

Da qualche decennio una spinta verso proposte d'intervento di tipo integrato, più complesse rispetto a quelle consolidate che prevedevano di affrontare singolarmente le questioni progettuali lasciando la logica del progetto archeologico e quella del progetto urbano all'interno di steccati disciplinari ben autonomi e distinti, proviene proprio dall'ambito archeologico. Infatti è ormai consuetudine parlare della cosiddetta *archeologia urbana*, definita da G. P. Brogiolo all'interno del Dizionario di Archeologia curato da R. Francovich e D. Manacorda, come «la ricerca archeologica globale in una città tuttora esistente ovvero sull'intera sequenza insediativa, dalle fondazioni ai giorni nostri, senza privilegiare un periodo storico rispetto all'altro» (G. P. Brogiolo, 2009). A questo proposito, Andreina Ricci sostiene che «si rimanda esplicitamente al rapporto tra la componente propriamente archeologica e lo sviluppo della città, che ha visto Londra, negli anni della ricostruzione successiva alla fine dell'ultima guerra, un campo di sperimentazione importante dal quale ha preso l'avvio la cosiddetta archeologia d'emergenza. [...] Con la pubblicazione nel 1973 del libro di Biddle e Hudson, *The future of London's Past*, e con le riflessioni e gli affinamenti che hanno occupato il decennio successivo, l'archeologia urbana si è lì radicata anche nello stabilire procedure di intervento e soggetti impegnati nell'opera di recupero e valorizzazione» (A. Ricci, 2000).

Questo approccio rispetto alla problematica dell'integrazione tra archeologia e città, presenta caratteristiche fortemente progettuali: «soprattutto in connessione con circostanze conoscitive e interessi scientifici non di tipo analitico e filologico né, tanto meno, antiquario, ma di tipo decisamente attivo, quindi trasformativo e inevitabilmente anche progettuale. Storia e progetto, in definitiva, sono fatti della stessa essenza concettuale: prendono forma e mutano nel tempo in ragione del legame interattivo che lega ogni cosa nel mondo, registrando, sia in sede di bilancio consuntivo (la storia) sia preventivo (il progetto), la complessa vicenda di quel rapporto e, cioè, delle modalità con cui si avvolge e si svolge la fondamentale funzione dell'adattamento degli uomini all'ambiente mutevole, nella nostra necessità/intenzionalità di viverlo, abitandolo» (M. Manieri Elia, 2010).

Fin dalla prima formulazione di questo specifico ambito della disciplina archeologica, appare dunque chiara la necessità per la quale affrontare il progetto archeologico significa coniugare l'istanza della conservazione del singolo reperto con quella dello sviluppo dell'intero ambito urbano in cui essa si colloca. «Dove il contesto urbano antico si offre e si apre alle interpretazioni, manifestandosi per contrapposizione, per integrazione e continuità, per differenza o per identità con l'attuale» (M. Leonardi, 2003), è necessario proporre progetti di trasformazione che superino logiche settoriali: «qualsiasi progetto d'intervento su un sito archeologico nel centro di una città è un potenziale progetto archeologico, e qualsiasi campagna archeologica è un progetto urbano, dal momento che, o presto, o tardi, si porrà la questione dell'integrazione del sito nell'ambito della città e del modo in cui trattarne i diversi limiti, cioè la questione della relazione del sito stesso con la città» (Y. Tsiomis, 2002).

Dal punto di vista delle sperimentazioni, un'impostazione progettuale integrata e tesa a coniugare le questioni urbano - archeologiche vede il tema della diffusione dello spazio pubblico come tema dominante; ad esso strettamente connesso si presenta quello dell'uso pubblico della storia, entrambi correlati al superamento del limite, della cosiddetta frontiera tra archeologia e città: «si è detto e fatto molto per restituire *centralità al ruolo del progetto*, investendo ad esempio il *tema della frontiera*, il nodo delle cosiddette aree di bordo tra città attuale e città archeologica: margini delicatissimi di *ferite aperte nel tessuto urbano [...] dove, affacciandosi, è possibile oggi guardare ma non vedere*, come ha suggestivamente notato Andreina Ricci. Ma la centralità del progetto investe direttamente anche il monumento, e il suo uso, tanto che talora si pensa che continuare con l'uso quotidiano a 'calpestare le tracce' del passato sia quasi l'unico strumento in grado di garantirne la conservazione. E infatti riflettendo sul rapporto tutela/valorizzazione ci si interroga se proprio l'uso pubblico dei monumenti e delle aree archeologiche non possa essere uno strumento che in definitiva aiuti a proteggerle e conservarle meglio» (D. Manacorda, 2011).

Uno spunto per approfondire il tema in questione ci viene offerto dal progetto che l'architetto greco Yannis Tsiomis propone per la disposizione dello spazio pubblico del sito archeologico dell'Agorà di Atene e del quartiere storico adiacente. L'architetto, nel descrivere la strategia progettuale, non separa mai il discorso

archeologico dal discorso urbano, e anzi trasforma l'idea romantica degli Enti pubblici committenti di formare una *passeggiata archeologica* in un progetto che rispondesse effettivamente alle esigenze della realtà urbana, della città esistente contemporanea. Per agire sulla città bisogna, secondo lui, agire prima di tutto sullo spazio pubblico attraverso quella che definisce topografia storica: «la topografia storica è operativa, in quanto non si frammenta lo spazio in un unico modo, ma in base ad alcuni criteri: sicuramente quello dell'approccio archeologico, quello della relazione da stabilire tra spazi urbani che appaiono differenziati in termini di tempo, di uso e di funzione, e ancora il criterio del paesaggio come testimone dell'evoluzione della *scrittura del luogo* (secondo l'etimo della parola topografia) e come scrittura della storia attraverso il luogo. La topografia storica diventa – io credo – non un paesaggio/museo, ma una nozione operativa per predisporre lo spazio pubblico. Lo spazio pubblico è quindi il grande ordinatore sia della diacronia che della sincronia» (Y. Tsiomis, 2002).

Di conseguenza, operare una strategia di riconnessione del sito archeologico con la città, significa mettere in atto un'ampia azione di riqualificazione dello spazio pubblico, sostenendo, in termini ancor più sintetici, la totale corrispondenza tra lo spazio archeologico e lo spazio pubblico, attraverso un rilancio dell'identità culturale ed una risignificazione urbana: «reintegrare il sito alla vita attribuendo continuità di uso tra la città archeologica e la città abitata, è la migliore maniera per conservare la prima e dinamizzare la seconda» (A. Tejedor Cabrera, 2010).

Archeologia, paesaggio e città: un progetto per il centro antico di Napoli e per la città di Pozzuoli

Attraverso un approccio dialettico e pluridisciplinare, intendere lo spazio archeologico come spazio pubblico, tenendo conto delle più diffuse situazioni in cui l'archeologia e la città di più recente formazione si collocano l'una rispetto all'altra, può significare riflettere sul tema del rapporto alto – basso, tra suolo e sottosuolo, e sul tema della trama - racconto come riconnessione di un sistema di frammenti.

Il primo tema attraverso cui si è provato a sperimentare la questione dello spazio archeologico come spazio pubblico è quello del rapporto alto – basso: a Napoli, città stratificata per eccellenza, al di sotto della quota attuale del *decumanus Superior*, l'attuale via Anticaglia, si trovano infatti i resti dell'antico teatro romano di Neapolis. La quasi totale assenza del teatro allo sguardo di chi passeggia per i vicoli del centro antico, contribuisce a creare quell'effetto di sorpresa, quando, invece, scendendo nel sottosuolo, le strutture che rimangono dell'antico corpo architettonico sono assolutamente sufficienti a ricreare la suggestione dell'edificio originario. Ma l'azione trasformativa della storia, l'evoluzione della città, hanno consentito di ottenere oggi non un semplice reperto archeologico antico, bensì un episodio quanto mai emblematico di stratificazione per sovrapposizione di strutture di successiva formazione, un palinsesto complesso e affascinante. Capita raramente che un edificio storico, destinato ad accogliere una funzione pubblica, assommi in sé un insieme tanto vasto di significati da porre quasi in second'ordine le proprie caratteristiche architettoniche per presentarsi soprattutto come un potenziale riferimento urbano, fondamentale nella vicenda contemporanea della città cui appartiene.

Più in generale però, l'area in cui si trova il teatro (Fig. 1), e tutta l'area del centro antico di Napoli, presenta un alto livello di degrado degli spazi pubblici e privati, cui segue una bassa qualità della vita e uno scarso livello di sicurezza.



Figura 1. Planimetria e foto dello stato attuale dell'area del Teatro romano di Neapolis.

In primo luogo, con l'obiettivo di migliorare queste condizioni, il progetto propone un nuovo perimetro, più ampio rispetto a quello definito dal Comune per l'ambito urbanistico (ambito n. 25 della Variante al PRG vigente) individuato come area per la valorizzazione del teatro, definendo, come area progetto, quella

comprendente quattro insulae del tessuto antico e non più tre. Si individua così, nell'insula aggiunta, un'occasione di congiuntura tra l'area del teatro e quella della città secondo una convinzione per la quale un efficace intervento sul teatro debba metterlo necessariamente in relazione con il contesto e con la vita che in esso avviene.

Tra gli elementi che caratterizzano la trama edilizia delle insulae che circondano e si sovrappongono al teatro, si evidenzia la presenza di alcuni vuoti urbani, tra cui il Largo Proprio d'Avellino, un'eccezione all'interno del fitto tessuto costruito del centro antico, di un rudere da riconfigurare come numerosi se ne concentrano in quest'area e di un complesso edilizio ottocentesco in cattive condizioni per cui è prevista dagli strumenti urbanistici la sostituzione edilizia. Questa parte urbana si presenta dunque come un insieme disomogeneo di luoghi incompiuti all'interno della città.

L'intervento crea allora nuovi spazi di relazione, riordinandoli nel rispetto delle preesistenze e del loro significato e confrontandoli con le configurazioni geometriche e spaziali dell'intorno, adattandosi rispettoso a ciò che esiste, ma facendolo rivivere nell'uso collettivo.

Il teatro appare tuttavia irraggiungibile, obiettivo cardine del progetto è dunque renderlo, in primo luogo, accessibile.

Il progetto affronta le complesse criticità esistenti attraverso una logica progettuale concreta che si attua a partire dalla configurazione architettonica di un edificio di ingresso ai resti archeologici, attualmente isolati rispetto al contesto, da Largo Proprio d'Avellino. Partendo da questo vuoto - pausa nella densa edificazione del centro antico, viene definito un percorso di attraversamento e di comprensione della complessa stratificazione esistente. Superato lo spazio aperto di questo vuoto aperto e riconfigurato come piazza pubblica su via Anticaglia, attraversate le volumetrie preesistenti di Palazzo Caracciolo d'Avellino e dei primi resti archeologici del teatro su un lato di vico Cinesanti, grazie alla progettazione di nuovi spazi espositivi, di accoglienza e di servizio in superficie e di spazi di raccordo, racconto, attraversamento nel sottosuolo, si arriva dall'altro lato del vico, dove permangono, a loro volta isolati, gli altri resti dell'edificio antico. Si giunge quindi, grazie al passaggio nelle strutture di fondazione ad arco, riportate alla luce, di Palazzo Garzillo, ad ammirare, attraversandoli, la cavea del teatro all'aria aperta, gli spazi dell'ambulacro, la loro relazione reciproca e quella con le strutture e gli spazi delle successive epoche della città in un progetto complesso che attraversa i tempi e gli spazi della città, sia quelli antichi che quelli contemporanei, intrecciandoli (Fig. 2).

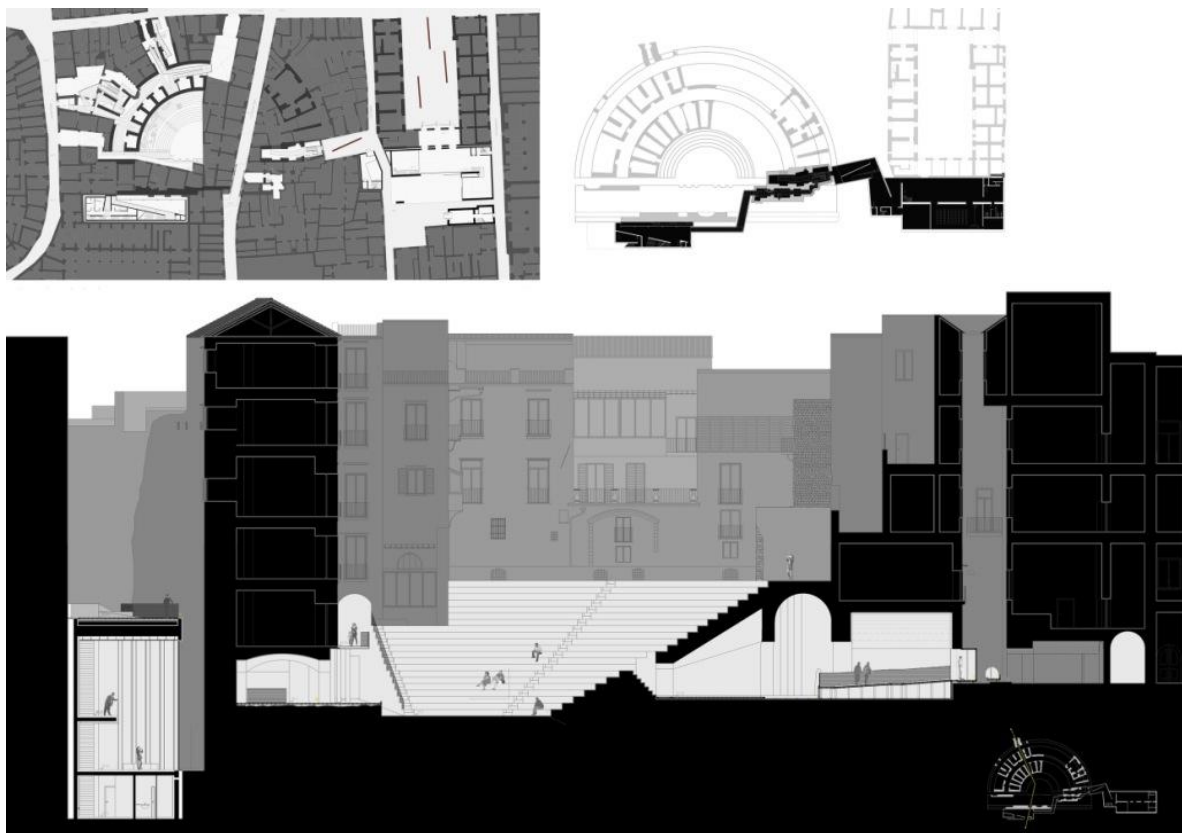


Figura 2. Progetto di valorizzazione del Teatro romano di Neapolis. Planimetrie e sezione.

Una seconda sperimentazione ha riguardato il lavoro sul tema della trama - racconto come riconnessione di un sistema di frammenti archeologici per rileggere la città contemporanea di Pozzuoli e il suo paesaggio. Nei Campi Flegrei infatti, la presenza archeologica rappresenta un importantissimo e fondamentale aspetto da cui partire per

la rilettura, l'interpretazione ed il progetto della città e del paesaggio attuali. In particolare a Pozzuoli, la diffusione dei resti è tale da rendere indiscutibile l'impossibilità di distinguere la città contemporanea da quella archeologica. A questa condizione non corrisponde però né una continuità spaziale tra spazio pubblico e spazio archeologico, né una reciproca valorizzazione e neanche un uso capace di tutelare attivamente l'archeologia e, allo stesso tempo, garantire dinamicità allo spazio pubblico della città. Per Pozzuoli si è partito dal rileggere la città come basata, oltre che da uno sviluppo parallelo alla costa, su una giacitura trasversale che dal cratere della Solfatara si collega con il molo. Lungo questa spina l'andamento orografico subisce variazioni notevolissime e consente, in corrispondenza della Solfatara e dunque del suo punto più alto, di avere una visuale continua verso il Rione Terra, ultimo promontorio archeologico prima della ripida discesa verso il molo ed il mare (Fig.3).



Figura 3. *La complessa struttura urbana di Pozzuoli ed una sua possibile lettura lungo la trasversale che va dalla Solfatara al molo*

Una visuale continua, una continuità di spazi capace di tenere insieme le componenti della struttura della città, che ha suggerito la composizione di una trama che ricostruisse come in un racconto, lo spazio della Pozzuoli contemporanea attraverso la mixité, la contaminazione dei suoi tempi. Il punto di partenza della trama-percorso di questo grande paesaggio pubblico potrebbe essere l'attuale fermata della linea 2 della Metropolitana, dalla quale con una nuova uscita verso l'anfiteatro minore, nuova piazza della stazione, si partirebbe per attraversare il parco agricolo-archeologico verso la Solfatara. Qui potrebbe essere previsto un nuovo ingresso-belvedere, che consentirebbe di superare la barriera infrastrutturale costituita dalla strada sulla quale affaccia l'attuale edificio di ingresso al cratere e di connettere in maniera continua il nuovo parco con quello esistente. Si potrebbe proseguire quindi attraverso antichi percorsi tra le vigne, riqualificati e attrezzati che consentirebbero anche di garantire un più piacevole percorso verso gli istituti scolastici ai quali conducono. Si proseguirebbe ancora verso la Piscina Cardito, posta lungo un'area che fa da bordo a numerose funzioni pubbliche della città contemporanea, tra cui una sala cinematografica, alle quali potrebbero offrire spazi di supporto, venendo valorizzate anch'esse, non fosse altro che attraverso un nuovo uso e dunque una tutela attiva. Si giungerebbe così al Rione Terra, la parte più antica della città, nodo di congiunzione con il molo e da cui dunque tracciare nuovi percorsi di connessione con la fascia costiera. Da qui si risalirebbe verso lo spazio lungo via Marconi, attualmente adibito a parcheggio a raso, ma con potenzialità di divenire una piazza verso il mare circondata dai resti del Collegio dei Tibicines. Una piazza che precederebbe il parco urbano che potrebbe essere ricavato riqualificando l'area dell'antica Villa Avellino, vera e propria area di connessione con l'Anfiteatro Maggiore che ritornerebbe a far parte della città, rompendo la barriera dell'attuale recinzione, attraverso una frangia attrezzata, luogo della città contemporanea e di quella originaria insieme (Fig.4).

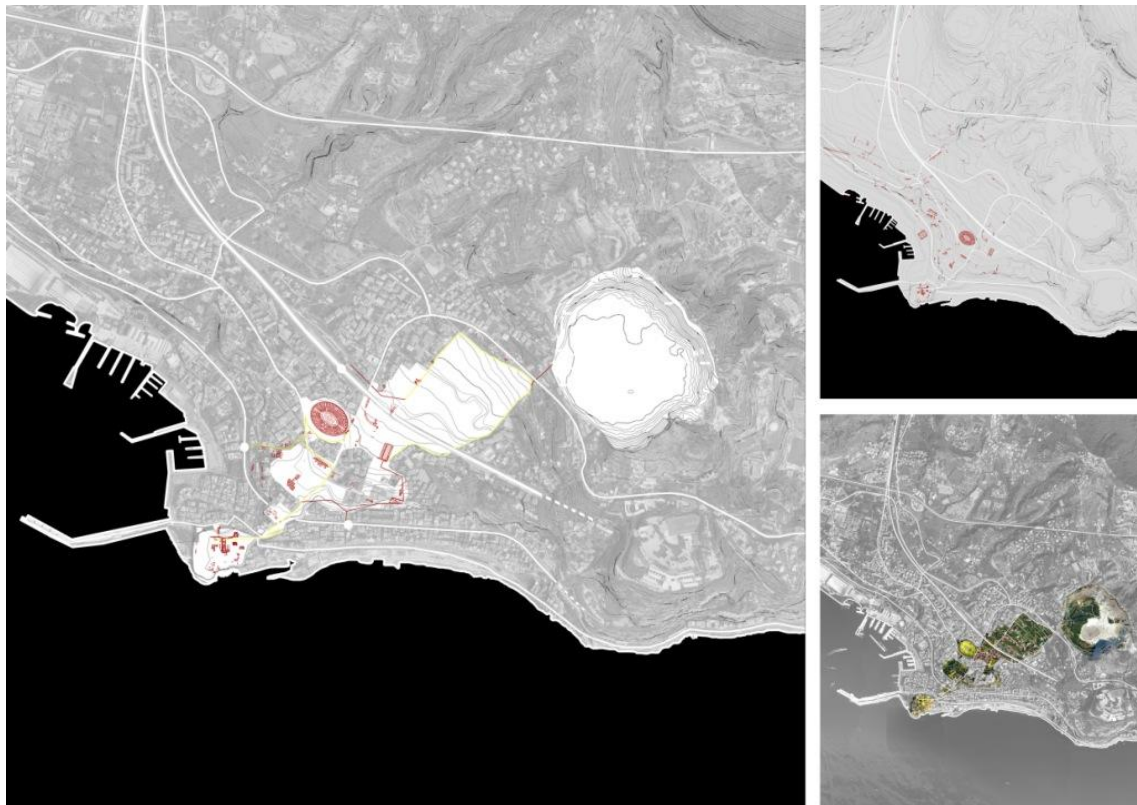


Figura 4. Una proposta progettuale per un grande paesaggio pubblico a Pozzuoli.

Bibliografia

- G. P. Brogiolo (2009), *Archeologia urbana*, in R. Francovich e D. Manacorda (a cura di), *Dizionario di archeologia. Temi, concetti e metodi*, Laterza, Bari
- M. Leonardi (2003), *Progetto urbano e memoria archeologica. La città del passato e la forma urbana contemporanea nel bacino occidentale del Mediterraneo*. Tesi di dottorato svolta nell'ambito del Dottorato di ricerca in "Progetto e recupero architettonico, urbano e ambientale", Università degli Studi di Catania
- D. Manacorda (2011), *Archeologia in città tra ricerca, tutela e valorizzazione*, in M. T. Guaitoli (a cura di), *Emergenza sostenibile. Metodi e strategie dell'archeologia urbana*. Atti della Giornata di Studi, Bologna 27 marzo 2009, BraDypUS, Bologna
- M. Manieri Elia (2010), *Attualità dell'archeologia urbana*, in XXI Secolo, 2010
[http://www.treccani.it/enciclopedia/attualita-dell-archeologia-urbana_\(XXI_Secolo\)](http://www.treccani.it/enciclopedia/attualita-dell-archeologia-urbana_(XXI_Secolo))
- A. Ricci (2002), *Uno studio sui resti archeologici e monumentali di Roma destinato alla "Carta per la qualità urbana"*, in M. M. Segarra Lagunes (a cura di), *Archeologia urbana e Progetto di Architettura*, Seminario di Studi (Roma 1-2 dicembre 2000), Gangemi Editore, Roma
- A. Tejedor Cabrera, (2010), *El tiempo y el paisaje*, in M. Marzo ed A. Tejedor Cabrera (a cura di), *Iuav giornale dell'Università n. 91, Italica: tiempo y paisaje*, Grafiche Veneziane, Venezia
- Yannis Tsiomis (2002), *Progetto urbano e progetto archeologico*, in C. Franco, A. Massarente, M. Triscioglio (a cura di) *L'antico e il nuovo. Il rapporto tra città antica e architettura contemporanea*, UTET Libreria, 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

Il “metrobosco” per San Pietro in Casale: “un buon posto per vivere”

Romeo Farinella

Università di Ferrara

Lab CITER - Dipartimento di Archiettura

Email: fl@unife.it

Tel: (+39) 0523 2936626 – (+39) 348 6505986

Saveria Olga Murielle Boulanger

Università di Ferrara

Lab CITER - Dipartimento di Archiettura

Email: fl@unife.it

Tel: (+39) 0523 2936626 – (+39) 348 6505986

Michele Ronconi

Università di Ferrara

Lab CITER - Dipartimento di Archiettura

Email: fl@unife.it

Tel: (+39) 0523 2936626 – (+39) 348 6505986

San Pietro in Casale: un territorio debole ma vivo

Periferia. 11 936 abitanti. Più del 50% pendolari. Bologna e Ferrara le due realtà attrattrici. Camminiamo per il centro di San Pietro in Casale e immediatamente ci rendiamo conto che qualcosa non va: i negozi sono chiusi, altri svendono i prodotti per fine attività, pochi i passanti, perlopiù anziani. Un abitante afferma «fino a qualche mese fa, in piazza, trovavi fruttivendolo, macellaio, negozi di abbigliamento, cartolerie e tabaccherie, ferramenta, fiorai, profumerie». Oggi sono pochi i commercianti superstiti e i locali vuoti vengono occupati dalle banche o rimangono inutilizzati. Nell'immediata periferia, poi, si assiste ad un fenomeno che ricorre nella maggioranza dei comuni italiani: presenza di abitazioni su abitazioni, senza l'ombra di un commercio di prossimità. Non si tratta di un comune triste o di un comune senza storia, come si potrebbe immaginare. Al contrario sono presenti gruppi sociali di forte vitalità e una popolazione molto giovane, in via di espansione. Il passato storico del comune ne conferma l'importanza, in quanto San Pietro in Casale ha visto le sue origini nell'antica Roma e, nei secoli, è stato territorio di commercio e di passaggio dell'importante rete di comunicazione che da Bologna porta a Venezia, passando per Ferrara.

Dunque cosa è successo negli ultimi anni? Cosa ha provocato la crisi sociale che investe il comune? Certamente l'attuale situazione economica ha influito, ma il fenomeno cui assistiamo è, in parte, più antico della grande crisi economica che investe il mondo attuale. San Pietro in Casale è un comune che scelse più di vent'anni orsono di favorire lo sviluppo residenziale, piuttosto che quello industriale. Per quanto sia presente una zona industriale e artigianale importante, la politica amministrativa che il comune porta avanti da tempo è quella della *cementificazione diffusa*, per far fronte all'aumento demografico, dovuto soprattutto alla presenza della stazione ferroviaria. Questo fenomeno si è acuito a seguito della chiusura dello zuccherificio, posto nei pressi della frazione di Gavaseto, per la precisa volontà di mantenere un'economia attiva e di continuare a garantire posti di lavoro. Il risultato che si osserva oggi è la vasta presenza di quartieri residenziali che presentano, a margine, realtà di tipo artigianale e industriale dismesse o ancora in funzione. Questi quartieri si configurano a tutti gli effetti come *quartieri dormitorio*, ospitando abitanti che lasciano quotidianamente il paese per recarsi a lavorare nelle vicine realtà di Bologna, Ferrara e Cento. Si tratta di aree di territorio deserte nelle ore centrali della

giornata, prive di commerci di prossimità, di servizi, ma anche di collegamenti dolci adatti alle principali infrastrutture di comunicazione. Tutto è costruito a *misura di* auto.

La crisi degli ultimi anni ha, di conseguenza, acuito le problematiche latenti all’interno di una pianificazione di questo tipo:

- la sottovalutazione della qualità urbana del centro abitato;
- la complessità nell’adattarsi ai cambiamenti radicali nell’organizzazione della produzione e della distribuzione;
- la difficoltà nel mantenere alto il livello dei servizi;
- la generale mancanza di considerazione dell’uomo e della *joie de vivre* come obiettivo principe della progettazione urbana.

All’interno di tale duplice contesto, da un lato privo di qualità urbana, dall’altro particolarmente vitale dal punto di vista umano, alcuni cittadini si sono attivati per denunciare le pratiche urbane espansioniste in favore di progettazioni avanguardistiche, mirate alla *costruzione zero*. Si tratta dell’Associazione Amici del Metrobosco, nata due anni fa, con l’obiettivo primario di favorire un rilancio del territorio mirato al *buon vivere* dei cittadini. La proposta ha incontrato il favore di ambienti istituzionali, politici, sociali ed accademici: la realizzazione di un grande ambito verde attorno al paese, il cosiddetto *Metrobosco*, ovvero un bosco urbano, atto a contrastare l’attuale tendenza che vede sempre più trasformarsi l’attuale insediamento residenziale in *città dormitorio*, al fine di rendere, come recita lo slogan, “*San Pietro in Casale, un buon posto per vivere*”. In particolare la Provincia di Bologna si è posta come interlocutore attivo, riconducendo tale proposto all’interno della azioni finalizzate alla costruzione della Rete Natura provinciale. La proposta non consiste nella creazione di una cintura che, materialmente, impedisca l’espansione edilizia, ma piuttosto nella creazione di una serie di ambiti protetti, funzionali alla cittadinanza e alle attività della campagna o del tempo libero. All’interno di tali ambiti ogni tipo di cementificazione viene vietata, per lasciare spazio a orti urbani, giardini, parchi gioco, ma anche attrezzature per la raccolta differenziata dei rifiuti, attività sportive, ambiti di vendita dei prodotti locali. L’Associazione non progetta una serie di funzioni specifiche, ma fornisce delle indicazioni guida, all’interno delle quali l’urbanista può muoversi più liberamente.

Associazione Metrobosco e laboratorio di ricerca Citer: un dialogo proficuo

Per avere un’immagine più concreta della proposta, da poter mostrare alla cittadinanza e all’amministrazione, e per ricevere un supporto culturale e scientifico, l’associazione si è rivolta nel 2010 al Laboratorio di Urbanistica Citer, presso l’Università di Architettura di Ferrara. L’obiettivo era, in primo luogo, verificare la fattibilità teorica e pratica del progetto, unitamente ad una consulenza di tipo urbanistico, ed, in secondo luogo, portare avanti ulteriori operazioni di divulgazione presso le opinioni pubbliche e gli enti territoriali della regione.

L’interesse mostrato dal Citer, nel proseguimento di una proficua collaborazione, ha avuto fondamento in alcune considerazioni, attuali all’interno della pratica urbanistica e, in qualche misura, avanguardistiche. In particolare le seguenti:

- la proposta è un esempio di processo *bottom-up*, ovvero di volontà di miglioramento territoriale nata dalla base sociale, ovvero dalla cittadinanza, che ha saputo, in parte, farsi ascoltare dall’amministrazione;
- l’oggettiva necessità di formulare proposte operative per una corretta gestione degli spazi peri-urbani. Il caso di San Pietro in Casale può divenire un esempio pratico nella trasformazione degli ambiti peri-urbani e, in particolar modo, al fine di frenare la progressiva espansione edilizia. In secondo luogo, l’obiettivo è scongiurare lo scenario, comune a molte realtà italiane, di fusione di centri urbani limitrofi, a scapito della identificabilità e storicità di ogni singolo contesto territoriale;
- la riconosciuta importanza, accordata a tali ambiti, anche da parte delle recenti normative regionali in materia urbanistica, che pongono l’accento sulla necessità di una salvaguardia degli spazi agricoli peri-urbani, cui vanno riservate funzioni di tipo collettivo, legate al tempo libero o connesse alle attività agricole. Una serie di indirizzi che traducono la doppia volontà del legislatore: sottrarre tali ambiti, cui spetta alle amministrazioni comunali definirne le esatte perimetrazioni, all’urbanizzazione e porre, in via definitiva, un freno all’espansione, senza limiti, dei territori urbani e del consumo di suolo.

Il Metrobosco diventa workshop e ricerca: partecipazione pubblica e premi internazionali ne testimoniano l’interesse

La prima azione comune, tra Amici del Metrobosco e Citer, è stata l’organizzazione di un workshop, in collaborazione con il Laboratorio di Sintesi Finale, della Facoltà di Architettura. “*Progettare il Metrobosco. Un*

parco per San Pietro in Casale” il titolo dei lavori svolti, nel maggio – giugno 2011, dagli studenti del quinto anno del Dipartimento di Architettura di Ferrara centrati sull’elaborazione di linee guida per la definizione di un *metrobosco* per il comune di San Pietro in Casale. Il workshop ha inteso, inoltre, attivare procedure partecipative, attraverso le quali costruire un progetto, e discuterne gli esiti e le suggestioni. Durante i mesi di lavoro sono stati organizzati momenti di confronto, preliminare e consuntivo, sia con esponenti delle istituzioni locali che con la comunità stessa, al fine di raccogliere impressioni e condividere riflessioni sulle proposte in corso di elaborazione. Le giornate del workshop si sono aperte la sera di Giovedì 19 Maggio 2011, con un evento di urbanistica partecipata, rivolto ai cittadini del comune sottoforma di un *world café*.

L’elaborazione progettuale è stata condotta dagli studenti, suddivisi in tre gruppi, con il supporto, nelle fasi analitiche e nella definizione delle linee guida, di esperti e ricercatori invitati a prendere parte ai lavori. Gli esiti raggiunti al termine del workshop sono attualmente visibili e consultabili in formato digitale, sul sito web dell’Associazione Amici del Metrobosco, all’indirizzo www.amicidelmetrobosco.it. Non si tratta di progetti operativi, ma piuttosto di linee guida che si costituiscono come base di partenza per una successiva e più dettagliata elaborazione, che possa dare vita ad un vero e proprio *masterplan*. Tali indicazioni potranno, eventualmente, venir assunte e riformulate dall’amministrazione, entro gli strumenti di pianificazione urbanistica.

La presentazione finale degli elaborati si è svolta a San Pietro in Casale Mercoledì 15 Giugno 2011, ed ha visto un’ampia partecipazione della popolazione locale. Questo conferma la radicata e diffusa conoscenza del territorio da parte dei cittadini e soprattutto il loro forte senso identitario e comunitario, simbolo di una elevata vitalità sociale e della volontà di promuovere e valorizzare il proprio territorio a livello regionale. Uno dei tre esiti finali ha partecipato ed è stato premiato, nel Giugno 2012, al Concorso Internazionale di Urbanistica *Art Urbain* di Parigi; concorso organizzato dal *Ministère de l’Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement* francese.

Nell’autunno 2012, gli esiti del workshop, insieme ad una tesi di laurea, sono stati presentati, per due settimane, all’interno degli spazi espositivi dell’Urban Centre di Bologna, accompagnati da un seminario di approfondimento sui temi della diffusione urbana e della gestione degli spazi peri-urbani. Tale seminario ha visto la partecipazione, in qualità di relatori, di alcuni rappresentanti delle istituzioni politiche e culturali.

A seguito di tale esperienza, sono state redatte diverse tesi di laurea, che hanno riscosso i consensi delle commissioni esaminatrici. A partire dalla sessione estiva del 2012, fino alle ultime, discusse nei mesi di Febbraio e Marzo 2013. Tali lavori si sono incentrati sull’idea di un bosco metropolitano, declinandolo con modalità e funzioni differenti:

- punto di partenza per una rete di turismo gastronomico di qualità, incentrato sulle produzioni agricole locali sulla presenza di numerose aziende che operano nel settore;
- logo utile a favorire il turismo domenicale in aree aperte al paesaggio agricolo e attrezzate per il tempo libero, il picnic, gli orti urbani, anche con funzioni educative (fattorie educative, utilizzo di animali nelle terapie mediche, giardini botanici, centri di educazione alla coltivazione e mantenimento di piante e orti);
- punto di partenza per la creazione di una rete artigianale, capace di risollevare, in parte, le sorti economiche del comune e dei centri limitrofi;
- punto di partenza per la creazione di una rete di automobili elettriche, che colleghi i comuni, posti tra Bologna e Ferrara, fra loro e che offra permessi di circolazione all’interno delle zone a traffico limitato delle suddette province.

“Artigianato e città”: il Metrobosco come ambito ecologico e sistema produttivo

Le realtà peri-urbane sono, oggi, molto diffuse all’interno del panorama comunale e rischiano, sempre più, di essere inglobate in sistemi più ampi, con la conseguente perdita di identità sociale e storica, a favore di una semplice gestione fisica e amministrativa del territorio. Il rischio è l’omologazione di una diversità che, oggi, è principale patrimonio italiano.

Nel caso specifico del *Metrobosco*, si tratta di una risposta plurale, ovvero:

- ambientalista, finalizzata al miglioramento della qualità dell’aria e all’incremento della biodiversità locale;
- urbanistica, mirata al miglioramento e mantenimento della qualità paesaggistica, alla riqualificazione e configurazione delle aree marginali, a porre un freno all’espansione edilizia;
- di sviluppo territoriale, volta all’insediamento di aziende tecnologicamente avanzate, alla riqualificazione delle attività commerciali esistenti, allo sviluppo di modelli di agricoltura multifunzionale ed al diffondersi di forme di turismo sostenibile.

Il *Metrobosco* vuole essere brano di disegno più ampio, inserendosi coerentemente, come elemento connettivo della Rete Ecologica provinciale e sovra provinciale, di cui ne specifica alcune indicazioni alla scala locale.

La tesi che presentiamo è frutto di una ricerca che fa riferimento non solo all’iter già descritto sul *Metrobosco*, ma ad esperienze, precedenti e contestuali, sulle tematiche dell’artigianato e della città. Il caso di San Pietro in Casale è apparso adatto alla realizzazione di un progetto su tali questioni, per la presenza di un’associazione cittadina attenta ai temi dell’avanguardia urbanistica e di un ampio settore artigianale in declino. Il fenomeno della crisi della piccola industria artigianale è comune a numerose altre realtà locali italiane. L’obiettivo della ricerca è, dunque, tentare di offrire un nuovo punto di partenza per lo sviluppo di tali realtà. Il progetto si sviluppa a seguito del dialogo con le associazioni di categoria, con l’associazione Amici del Metrobosco e con alcuni artigiani del comune.

Il lavoro prende avvio da un ridisegno generale degli ambiti attorno al tessuto urbano, in risposta alla volontà dell’associazione di creare un ambito verde protetto. Tale fascia protetta non solo circonda, ma entra e ridisegna i punti chiave interni al tessuto urbano, creando, inoltre, una vera rete di percorsi ciclo pedonali. L’obiettivo è creare una *città attiva*, ovvero costruire una rete di percorsi preferenziali che colleghi in modo appropriato i quartieri ai principali nodi infrastrutturali e alle principali funzioni pubbliche (stazione FS e fermate dell’autobus, comune, scuole, centro sportivo). Questo per favorire l’utilizzo da parte dei cittadini di modalità di spostamento ecologiche e dolci, quali la camminata e la bicicletta. L’obiettivo finale è fornire la possibilità di fare attività fisica all’aperto, senza il bisogno di ricorrere a strutture a pagamento.

La fascia verde esterna al comune si declina in molteplici situazioni urbane, che tentano di ridisegnarne i margini, prestando particolare attenzione alle visuali e ai possibili ambiti di espansione. Sono presenti aree destinate ad orti urbani, a giardini pubblici con attrezzature sportive, alla piantumazione di alberi per scopo energetico, alla realizzazione di giardini per la fitodepurazione dell’acqua piovana (da reimpiegare all’interno delle case per usi specifici), alla realizzazione di un bosco artistico, ovvero di un bosco “delle ceneri”.

Dall’ampia scala, si passa alla specificazione di un ambito particolare, posto in una posizione centrale rispetto allo sviluppo odierno del tessuto urbano: la **linea ferroviaria**. Storicamente la ferrovia costituiva il margine est dell’espansione edilizia, che si estendeva maggiormente a sud e a nord. La ferrovia ha sempre costituito un limite invalicabile per il settore residenziale. Al di là di essa si è costruita la zona artigianale e industriale: un quartiere produttivo, in cui non erano presenti contaminazioni con il settore residenziale. A causa del raggiungimento del limite fisico di costruzioni residenziali, a nord e a sud del centro (in particolare con il raggiungimento di due strade provinciali), si è iniziato ad espandere le abitazioni al di là del tracciato ferroviario, con i conseguenti problemi di viabilità e attraversamento dello stesso e le questioni sulla commistione fra produttivo e residenziale (tuttora non risolti e spesso taciuti). Tale situazione appare in peggioramento in quanto la zona agricola compresa tra la ferrovia e la strada statale è, a est, limitata e in gran parte già occupata. L’orizzonte che si prospetta e che, osservando la carta appare palese, è la volontà di colmare questo vuoto, con una cementificazione diffusa, a scapito del notevole paesaggio agricolo e delle preesistenze storiche e testimoniali. Per questa ragione, il progetto propone di arrestare la cementificazione e piuttosto di ridensificare un centro storico che possiede notevoli vuoti urbani, non sfruttati. Questi vuoti si posizionano in larga parte lungo la ferrovia stessa. Si tratta sia di ambiti vuoti completamente, sia di piccole industrie dismesse o in via di dismissione. Tali aree sono tutte collegate tra loro, costituendo un percorso potenzialmente privilegiato e veloce per il raggiungimento del centro storico da qualunque punto del tessuto esistente. Il progetto propone dunque un ridisegno di tali aree e un loro riutilizzo funzionale all’economia locale. Vengono identificati tre macro interventi, in tre settori diversi:

- il collegamento tra sede comunale, scuole e ferrovia. Questo intervento si può agevolmente attuare tramite la pedonalizzazione o la modifica di una strada carrabile oggi senza uscita. Rendere quest’area più accessibile ai cittadini permette intanto di risolvere alcuni piccoli problemi di sicurezza e di collegamento dolce tra realtà molto utilizzate dalla popolazione, dall’altro permette di allargare e trovare nuovi spazi (richiesti) per lo svolgimento del mercato settimanale e dei numerosi mercatini, qui, che vengono organizzati;
- la ristrutturazione e il ripensamento della ferrovia. Oggi più di metà popolazione utilizza quotidianamente la ferrovia e moltissima proviene dai comuni limitrofi. La struttura attuale non è capace di assorbire e gestire agevolmente e debitamente il flusso che si crea, soprattutto nelle ore di punta. Come in altre realtà, anche qui la stazione è simbolo di degrado e di insicurezza, nonché di difficile gestione delle sue stesse funzioni. Si ritiene assolutamente necessaria una ridefinizione degli spazi, in chiave più moderna ed ecologica, ed una redistribuzione dei parcheggi, oggi insufficiente, o meglio mal disposti.
- la creazione di una città artigianale all’interno di una struttura industriale in via di chiusura, che costituisce ambito degradato, ma che si colloca in una posizione strategica all’ingresso del comune.

Quest’ultimo ambito viene scelto come progetto specifico, per la sua volontà di fare riferimento ad un ciclo corto di produzione, che si fonda sulle potenzialità del territorio. In questo caso San Pietro in Casale si presenta adatto alla sperimentazione per la grande presenza di artigiani sul territorio sia oggi, sia nella storia. L’idea si fonda sulla collaborazione fra competenze: un’associazione di artigiani competenti in più ambiti che collaborano per la realizzazione di prodotti di qualità, in modo da diventare competitivi sul mercato nel rapporto qualità / prezzo. L’idea principale è la seguente: ciò che un unico artigiano non può fare (un buon prezzo), può essere raggiunto all’interno di un insieme più grande di artigiani (un associazionismo che condivide locali, competenze, uffici,

showroom). Il secondo punto importante è la creazione di una struttura in grado di mettere in mostra i prodotti e invogliare il compratore: sulla scia delle moderne scelte di marketing, si propone un vero e proprio showroom che contenga al suo interno dei percorsi espositivi studiati ed appropriati, per la messa in mostra non solo di prodotti singoli, ma soprattutto di situazioni (piccole strutture prefabbricate, o stanze create ad hoc) all'interno dei quali i prodotti si relazionino fra loro e con lo spazio.

Il sistema si relaziona al progetto più ampio del Metrobosco, in quanto è in esso compreso e su di esso si esplica in una relazione mutua tra grande e piccola scala. Metrobosco e città artigianale sono due aspetti di uno stesso concetto, che si amplificano a vicenda, nell'ottica di migliorare la qualità di vita all'interno del comune, anche dal punto di vista lavorativo e produttivo.



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

Rigenerare paesaggi comuni complessi: i waterfront delle isole

Valeria Lingua

Università degli Studi di Firenze

Dipartimento di Architettura (DIDA), Sezione di Urbanistica e Pianificazione del Territorio

Email: Valeria.lingua@unifi.it

Abstract

Focus del paper è la riqualificazione dei waterfront delle città porto insulari: contesti particolari, in cui peculiarità paesaggistiche e culturali uniche si sommano a una estrema fragilità ambientale e alla debolezza del sistema socio-economico. Il tema non può dunque essere trattato alla stregua dei grandi progetti urbani che hanno interessato i waterfront delle città-porto continentali, ma occorre una attenzione specifica al contesto, in cui la produzione e il disegno di uno spazio pubblico aperto e accessibile, attrattivo e multifunzionale, porti alla costruzione di nuovi paesaggi comuni capaci di rispondere, allo stesso tempo, alle esigenze della esigua comunità insediata e agli effetti dei flussi turistici sempre più ingenti che si riversano stagionalmente in tali contesti. Nell'ottica della coesione istituzionale, il tema della valorizzazione del patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti insulari richiede dunque di affrontare il progetto con una prospezione complessa ed integrata, assumendo un approccio multiscale e multiattoriale.

Parole chiave

waterfront delle isole, governance multiscale, progetto urbano integrato

I waterfront delle isole, paesaggi comuni complessi

Il tema della riqualificazione delle città-porto, generalmente declinato come rigenerazione del *waterfront*, negli ultimi anni è stato elevato a rappresentare uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano, in un contesto che volge sempre più verso dinamiche competitive globali.

Il conflitto città/porto è oggi acuito dall'estensione dei traffici delle merci, dalla dilatazione dei bacini di approvvigionamento, dalle nuove sfide competitive sul mercato globalizzato, che rendono pressante l'esigenza di modernizzazione tecnologica dei porti e di adeguamento della dotazione infrastrutturale, insieme alla ricerca di nuovi spazi retroportuali che spesso finisce col comprimere le esigenze urbane e turbare gli equilibri insediativi consolidati.

In questo contesto, le politiche di riqualificazione del *waterfront* delle grandi realtà portuali rappresentano l'ultima frontiera della rigenerazione urbana, attraverso operazioni che, se da un lato vengono assunte a risolutive del rapporto città/porto, in quanto finalizzate a riscoprire identità perdute o a crearne di nuove (soprattutto se i progetti sono firmati da archistar), dall'altro lato fanno emergere la necessità di ricondurre approcci prettamente progettuali ed episodici all'interno degli scenari della pianificazione urbana e territoriale.

Ovviamente, la ricetta per declinare al meglio il rapporto tra la città e il suo fronte mare non è univoca, ma la necessità impellente sembra proprio quella di rifuggire il rischio dell'omologazione, del trasferimento *tout court* di modelli che nulla hanno a che vedere con la situazione specifica. Si tratta, infatti, di un rischio sempre incombente in un tema come questo, sottoposto ai venti della globalizzazione non solo a livello di mercato, ma anche nelle sue declinazioni architettoniche e urbanistiche.

Si tratta di temi che, fino ad oggi, sono stati ampiamente trattati nell'ambito del più ampio dibattito sulla riqualificazione dei *waterfront* (Gabrielli, 1992; Pavia e Di Venosa, 2006; Savino 2010), ma per i quali manca ancora una riflessione compiuta in merito alle specificità delle città-porto isolate, dovuto forse a una certa difficoltà a cimentarsi con la "specifico insulare" (Bruttomesso, 2004).

Affrontare una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo il punto di vista delle realtà isolate impone di interrogarsi, in primo luogo, sull'essenza stessa del contesto, l'isola.

Un contesto denso di significati fisici e metaforici, in cui un approccio evocativo (isola come categoria concettuale, paradigma di lontananza e limite, ambito analitico primario) si fonde inesorabilmente con una dimensione operativa legata ai caratteri dell'isola stessa, che determinano specifici limiti e potenzialità di sviluppo. L'isola ha infatti caratteristiche specifiche che la rendono unica e la differenziano dal resto della terra ferma, in primis proprio l'isolamento (remotness) che, se da un lato evoca il concetto di separatezza, di lontananza, di altri mondi possibili (Schalansky, 2010), dall'altro lato implica una serie di limiti allo sviluppo dovuti alla scarsa accessibilità, alla mancanza di economie di scala e alla disponibilità limitata di servizi pubblici e privati, nonché di risorse umane.

L'isola, poi, rappresenta un contesto chiuso, definito, spesso di dimensioni fisiche anche limitate, in cui a caratteristiche ambientali e paesaggistiche di notevole pregio corrisponde una ristrettezza di risorse, tale da renderla vulnerabile rispetto a perturbazioni di tipo naturale e soprattutto antropico.

Se, dunque, da un lato l'insularità significa necessariamente scarsa attrattività di determinati mercati e imprese per i costi aggiuntivi dovuti alle esigenze di accessibilità, dall'altro lo sviluppo insulare necessita selettività e scelte strategiche legate proprio alle specificità ambientali e culturali proprie dell'isola.

Il focus sulle isole permette dunque di declinare il tema della riqualificazione del waterfront alla luce di specifiche caratterizzazioni di contesto e territoriali (De Luca e Lingua, 2012): così come risulta difficile, per i porti minori, entrare nel sistema della competitività globale, allo stesso modo il tema della riqualificazione del sistema città-porto non può essere trattato al pari delle grandi realtà portuali continentali, con le loro connessioni ai sistemi infrastrutturali, logistici, culturali e socio-economici dell'interno. Soprattutto nella realtà delle isole, dove diventa indispensabile un'attenta lettura dello spazio e del senso dei luoghi, in grado di valorizzare la funzione assunta dal *waterfront* nell'evoluzione dell'ambito urbano, per restituirne un ruolo specifico nell'organizzazione complessiva della città e del territorio.

La progressiva tendenza a rileggere il ruolo del porto della città di accesso all'isola in chiave turistica comporta la necessità di trasformare il porto per renderlo idoneo a tale funzione e, al tempo stesso, incrementa un parallelo e complementare processo di trasformazione delle regole insediative che storicamente hanno definito il carattere delle aree retro portuali e urbane. Tali cambiamenti, se da un lato sono assurti a motore dello sviluppo locale, dall'altro rischiano di generare squilibri a livello locale e nel più ampio sistema territoriale di riferimento della città portuale, sia esso l'intera isola o una sua parte. Le politiche di intervento sono dunque chiamate a coinvolgere e svelare i loro effetti in un più ampio raggio d'azione, sia fisico che funzionale, che implichi:

- l'intera area portuale e i quartieri che vi si affacciano;
- il nucleo urbano nel suo complesso, soprattutto nel caso di città portuali che svolgono la funzione di porta dell'isola, generalmente utilizzate come approdo e poi bypassate per raggiungere il luogo di villeggiatura;
- l'entroterra, meta di sporadiche visite turistiche.

Dilemmi del riqualificare le città-porto insulari

Il passaggio dalla riqualificazione del *waterfront* a una considerazione delle città portuali insulari come sistemi sempre più integrati, in cui le operazioni sono improntate a perseguire uno sviluppo sostenibile non solo delle aree di *waterfront* ma dell'intero sistema territoriale di appartenenza (parte o l'intera isola), non è scontato né indolore.

Rispetto alle questioni evidenziate da Savino per i grandi contesti urbani (2010)¹, le esperienze di riqualificazione in corso in diverse città-porto insulari dell'area euro-mediterranea² permettono di evidenziare i seguenti nodi da risolvere:

¹ Nel più ampio contesto della riqualificazione dei *waterfront* in Italia, Savino (2010) individua cinque nodi problematici ancora da sciogliere:

- la difficoltà di costruire forme di integrazione tra le economie portuali e il contesto socio-economico della città portuale;
- la mancanza di un approccio strategico e territoriale al tema, rispetto a interventi sporadici e legati per lo più a programmi e finanziamenti specifici;
- il ruolo del progetto, soprattutto di quello d'autore, spesso caricato di obiettivi e funzioni che vanno ben oltre le sue potenzialità;
- la scarsa attenzione agli spazi e alle funzioni pubbliche: la creazione di nuove centralità senza una attenta analisi delle reali esigenze della città, crea spesso ulteriori congestioni, se non vere e proprie cattedrali nel deserto;
- infine, la questione annosa degli strumenti: resta irrisolto il rapporto tra piano regolatore portuale e piano comunale di governo del territorio, anche gli strumenti attuativi risultano troppo settoriali e deboli, quindi scarsamente efficaci.

² Le considerazioni che seguono sono frutto del lavoro effettuato nell'ambito del Progetto Operativo (Med Italia –Francia) “Arcipelago Mediterraneo”, relativo a “Strategie e politiche urbane (valorizzare il patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti)”. Obiettivi della ricerca, coordinata dal Prof. G. De Luca, sono la definizione delle politiche di recupero/rivitalizzazione delle vecchie aree portuali maggiormente pertinenti per l'Arcipelago mediterraneo, attraverso l'analisi comparativa delle politiche di riqualificazione urbana di 17 realtà insulari (De Luca e Lingua, 2012).

- una tendenza omologante nel ruolo e nell'identità della città portuale di accesso all'isola: nelle isole del Mediterraneo, le città nascono a servizio dei porti, a difesa dalle incursioni barbaresche. La riconversione che investe in modo differente le città nel XIX secolo (città degli scambi Cagliari, capoluogo imperiale Ajaccio, scalo industriale Portoferraio, "Venezia dell'Est" Creta), entra in crisi nel dopoguerra e, a partire dalla fine del Novecento, volge tendenzialmente a una specializzazione turistica, con una predilezione verso la nautica turistica e il settore crocieristico. Un atteggiamento influenzato dalla "vocazione" dell'isola nel suo complesso, legato anche alle dimensioni fisiche e al peso della stessa nell'ambito territoriale di riferimento: prevalgono le attività terziarie, legate allo status di capoluogo di regione, nelle città di Ajaccio, Cagliari, Palermo, o di capitale, come La Valletta. In realtà di piccole dimensioni come quella Elbana, Greca e delle isole Baleari, invece, la vocazione turistica risulta preminente e spesso incapace di modernizzarsi, oltre all'offerta turistica di base, e di attivare politiche di valorizzazione capaci di trattenere il traffico passeggeri, che generalmente utilizza la città-porto solo come approdo all'isola, lasciandola immediatamente per raggiungere il luogo di vacanza;
- la stessa tendenza omologante si evidenzia nella difficoltà di individuare nuove funzioni nell'ambito della riqualificazione di aree portuali e/o retroportuali dismesse e di fortezze e cittadelle fortificate, strutture caratterizzanti le città-porto insulari del Mediterraneo: generalmente ceduti dal Demanio al Comune, questi immobili rappresentano contenitori di enormi dimensioni, in cui la riappropriazione del sito da parte della città implica una importante riflessione sulle funzioni future, oltre a ingenti costi di riqualificazione e manutenzione che spesso le città non sono in grado di sopportare. Alla non meglio definita funzione di "contenitore culturale", generalmente attribuita a questi spazi, si affianca la creazione di nuove centralità in aree dismesse, anche queste spesso indefinite nella loro portata e nel loro legame con la città: il museo del mare a Portoferraio, l'acquario a Funchal (ipotesi in seguito scartata e sostituita con il progetto del centro polifunzionale del Praca do Mar), il museo dell'Arte Nuragica e dell'Arte Contemporanea a Cagliari. Quest'ultimo, progettato da Zaha Hadid, solleva ancora una volta la questione della tendenza omologante dei progetti delle cosiddette archistar. Se è un problema riscontrabile in città e porti di rango regionale come Cagliari, Santa Cruz de Tenerife, Funchal e Ponta Delgada, il pericolo pare meno evidente per le città delle isole minori come Portoferraio, Rodi e Heraklion, dove le disponibilità finanziarie sono ridotte e finalizzate soprattutto agli interventi direttamente funzionali all'attività portuale (stazione marittima);



Figura 1. Individuazione di nuove funzioni nell'ambito della riqualificazione di aree portuali e/o retroportuali dismesse e di fortezze e cittadelle fortificate: musei e centri culturali a Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Palma de Mallorca, Cagliari

- l'ambiguità del ruolo del turismo crocieristico per lo sviluppo locale: considerato per lo più come una risorsa (Fabbro 2004, Moraitou 2012), determina spesso una fruizione superficiale della città di attracco, localizzata nel tempo e nello spazio (spiagge e centro storico/marina). Ad Ajaccio si rileva, infatti, che i flussi di turisti riversati dalle navi da crociera nella città antica alimentano dinamiche di sviluppo stagionali di tipo "mordi e fuggi", senza indotti particolari (sviluppo della ristorazione e dei negozi di souvenir nel solo periodo estivo). Diventa quindi opportuno che le politiche di sviluppo della città tengano in dovuta considerazione l'impatto dei flussi crocieristici, come nel caso del piano di azione locale elaborato dalla città di Rodi;
- la necessità, per la città, di riappropriarsi dell'accesso al suo fronte mare: in un contesto come quello isolano, in cui il rapporto col mare è connaturato con l'essenza stessa della città, proprio nelle aree portuali risulta gravemente alterato l'affaccio diretto sull'acqua, che avviene solamente in parti limitate del fronte mare e con livelli di permeabilità differenti. In tutti i casi, il tema è generalmente affrontato attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo tutto lo sviluppo dell'area portuale, che sono assurti a trait d'union tra i diversi progetti urbani; in alcuni casi (Palma de Mallorca, Portoferraio, Palermo e Alghero) tali percorsi sono affiancati da aree verdi e aperture trasversali della città verso il mare;
- la difficile soluzione della congestione strutturale che interessa il sistema di accesso alla città-porto dall'entroterra: congestione che deriva direttamente dalla natura stessa dell'isola e dalla conseguente configurazione delle città, compresse tra costa e altura in configurazioni orografiche che non permettono di prescindere dal confronto/conflitto col contesto urbano. Lo sviluppo longitudinale e parallelo alla costa, spesso con un unico asse di accesso dall'interno al porto e viceversa, determina notevoli disagi nelle ore di sbarco e imbarco. Se a Cagliari il porto industriale è stato da tempo spostato all'esterno della città (come avviene in altre grandi realtà portuali continentali) e si prevede di ovviare al problema immettendo il traffico

esterno al porto in un tunnel (come a Las Palmas e Santa Cruz o come a Ponta Delgada con il Park Avenue), la soluzione non è altrettanto ovvia in altre città, dove si prevede piuttosto lo spostamento di funzioni in altre zone. Ad Ajaccio lo spostamento di parti importanti del porto commerciale (gasometro e settore merci) a Saint Joseph interferisce con la concomitante previsione di una ingente urbanizzazione. Si tratta di questioni che richiedono necessariamente un dialogo tra i diversi portatori di progettualità e i decisori amministrativi nelle aree portuali e urbane, nonché tra diversi livelli di governo del territorio;

- la necessità di rapporti di collaborazione con gli enti sovraordinati, che risulta inversamente proporzionale al ruolo della città nel suo contesto decisionale: nelle realtà di medie o grandi dimensioni, come quella di Cagliari, Ajaccio, Palermo, permane un conflitto latente con l’Autorità portuale, che si esplicita in previsioni spesso configgenti o comunque inorganiche tra gli strumenti di pertinenza reciproca; al contrario, nelle realtà di piccole dimensioni, come Portoferraio, diventa fondamentale un rapporto di collaborazione con gli enti sovraordinati (Regione e Autorità Portuale), non solo per evidenti dipendenze di carattere finanziario, ma soprattutto per includere gli interventi in strategie di sviluppo di più ampio respiro³.
- la scarsa propensione ad aprirsi all’area vasta. Se la necessità di un più ampio confronto con politiche e progettualità espresse dai livelli sovraordinati pare evidente, ma non scontata, permangono resistenze strutturali e conflitti atavici tra autorità e strumenti di intervento dei comuni contermini. Il confronto con l’area vasta sembra auspicabile, se non indispensabile, proprio nelle realtà isolane, e in particolar modo in quelle minori, in quanto geograficamente definite. Tuttavia, proprio in questi casi sembra aumentare il campanilismo e la tenenza alla chiusura: la pianificazione strategica assume caratteri di autoreferenzialità (come nel caso del piano strategico di Cagliari), tende a rafforzare il ruolo del capoluogo (Ajaccio) e stenta a decollare (Portoferraio, Rodi, Creta).

I problemi ricorrenti nelle città portuali, nel caso delle isole paiono assumere sfumature diverse: il rischio di omologazione è sempre attuale, ma permane in contesti insulari di grandi dimensioni, dove la città porto è anche capoluogo regionale o di stato, per cui assimilabile a realtà simili della terraferma, mentre le città di dimensioni minori, con disponibilità inferiori di risorse, sembrano essere meno minate dall’“effetto archistar”. Al contrario, al diminuire della superficie e del rango territoriale dell’isola e della sua città-porto aumentano le difficoltà legate all’attività portuale, nonché i conflitti territoriali che ne derivano.

Pare dunque di un certo interesse tentare di comprendere come variano tali problemi e dilemmi in relazione al variare delle dimensioni e della performance socio-economica dell’isola, per individuare le modalità di intervento maggiormente pertinenti nell’ambito della ricucitura del rapporto città-porto-isola.

Verso un modello di riqualificazione e sviluppo

Affrontare la riqualificazione del waterfront, dell’area portuale o dell’intera città di un’isola richiede una cassetta degli attrezzi che, se da un lato comporta la formulazione di ipotesi progettuali tipiche del tema della riqualificazione urbana e portuale, dall’altra implica una specifica attenzione alla questione dell’insularità. Atteggiamento, questo, che deve essere calibrato rispetto alle reali esigenze e aspettative della città-porto, in relazione alla sua posizione nell’isola e alle caratteristiche territoriali dell’isola stessa. A seconda del livello territoriale e della grandezza dell’isola, infatti, cambia il ruolo delle città portuali e dunque il tema della rigenerazione della città-porto e del suo rapporto col territorio: a differenti livelli di appartenenza corrisponderanno diverse letture e approcci al tema della rigenerazione della città-porto e del suo rapporto col territorio.

Sulla base di diverse classificazioni delle isole formulate in sede Europea (Planistat 2002, Espon 2010) è stato possibile definire una tassonomia di città-porto in relazione alla loro posizione rispetto al sistema insulare di appartenenza e alle altre città ivi presenti (De Luca e Lingua, 2012).

Le quattro categorie individuate (città-porto capoluogo di isole continentali e/o di livello sovra locale, città porto locali di isole continentali, città porto capoluogo di isole minori e città porto locali di isole minori) permettono di formulare strategie di riqualificazione e sviluppo diversificate, ritenute maggiormente pertinenti in relazione alle dimensioni della città-porto e al suo rapporto con l’isola.

1. Le isole di maggiori dimensioni (Cipro, Malta, Corsica, Sardegna, Sicilia, Rodi, Creta), definite in questo lavoro “*isole continentali*”, sono anche Stati e Regioni, per cui ambiscono a inserirsi nel sistema della coesione europea e della competitività tra porti, attraverso la gestione diretta di finanziamenti e operazioni di marketing urbano. A questo scopo, occorre puntare sulla accessibilità e sicurezza del sistema portuale, nonché sulla integrazione di funzioni e risorse, in un’ottica transcalare di tipo cooperativo.

³ Come quella prefigurata dal Masterplan “La rete dei porti toscani” allegato al *Piano di Indirizzo Territoriale 2005-10* della Regione della Toscana.

Inoltre, queste sono le realtà maggiormente esposte alla tendenza a riqualificare i propri waterfront attraverso la realizzazione di nuove centralità banali e a rischio di omologazione, soprattutto nei casi in cui i progetti sono affidati ad archistar per rispondere ad esigenze di marketing urbano e/o rischiano di sposare modelli ripetitivi e di creare nuove polarità che non rispondono alle esigenze dell'organismo urbano (Savino, 2010). Tali rischi derivano dalla capacità delle città in questione di attrarre grandi operazioni e investimenti, anche da parte dei privati, in quanto sedi di grandi dimensioni, poli di attrazione di aree metropolitane (è il caso, ad esempio, di Cagliari, Palermo, Ajaccio) e città capoluogo regionale o nazionale (La Valletta, Nicosia-Limassol) che rispondono in via diretta della gestione dei finanziamenti europei e nazionali.

Tabella II: *Tassonomia delle città-porto del Mediterraneo elaborata nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo*

	CITTÀ-PORTO CAPOLUOGO/ DI LIVELLO SOVRALocale	CITTÀ-PORTO LOCALE
ISOLA CONTINENTALE	Cagliari e Olbia (Sardegna) Ajaccio e Bastia (Corsica) La Valletta (Malta) Palermo, Catania, Messina, Siracusa, Trapani (Sicilia) Heraklion (Creta) Rodi (Dodecaneso) Palma di Maiorca (Maiorca) Limassol (Cipro) Santa Cruz de Tenerife (Tenerife, Canarie) Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria, Canarie)	Alghero e Arbatax (Sardegna) Porto (Corsica) Cefalù, Augusta, Gela, Pozzallo e Porto Empedocle (Sicilia) Chania (Creta) Alcuadia (Maiorca) Los Cristianos (Canarie, Tenerife) ...
ISOLA MINORE	Portoferraio (Elba) Ponta Delgada (Azzorre, Sao Miguel) Funchal e Canical (Madeira) Mahon (Baleari, Minorca) Ibizza (Baleari, Eivissa) Horta (Azzorre, Faial) Puerto del Rosario (Fuerteventura, Canarie) Rab (Rab, Croazia) Mali Losinj (Lussino, Croazia) Cres (Creso, Croazia) Arrecife (Lanzarote, Canarie) Lipari, Favignana, Ponza, Ventotene (Italia) Gozo (Malta)	Cavo e Riomarina (Elba) Lefkada (isole Ioniche, Grecia) Samos (isole del Dodecaneso, Grecia) Lopar (Rab, Croazia) Punat (Veglia, Croazia) ... Porti turistici

Tabella II: *Opportunità (+) e limiti (-) per le città-porto del Mediterraneo in relazione alla tassonomia individuata*

	CITTÀ PORTO CAPOLUOGO/ DI LIVELLO SOVRALocale	CITTÀ PORTO LOCALE
ISOLA CONTINENTALE	<ul style="list-style-type: none"> - Conflittualità legate alla presenza di un sistema complesso di attori, strumenti, fondi - Tendenza a realizzare nuove centralità banali e a rischio di omologazione - Sovrapposizione e incoerenza tra le diverse progettualità + Potenzialità di attrarre grandi operazioni/investimenti/finanziamenti + Diversificazione delle attività (non solo turismo ma attività terziarie e direzionali) 	<ul style="list-style-type: none"> - Minori potenzialità di attrazione di progettualità e finanziamenti - Opportunità di sviluppo tendenzialmente legate al turismo - Mancanza di coerenza territoriale + Esprimono progettualità di livello locale + Se sede di porti passeggeri o se raggiunte da linee low cost diventano nuove porte dell'isola
ISOLA MINORE	<ul style="list-style-type: none"> - Propensione a sposare modelli di sviluppo unificanti - Sono generalmente bypassate dai flussi turistici + Attenzione al riutilizzo del patrimonio edilizio esistente + Tendenza a fare sinergia con altri porti 	<ul style="list-style-type: none"> - Monofunzionalità dello sviluppo, basato esclusivamente sulla nautica da diporto (porti a approdi turistici) - Mancanza di connessione via terra tra i porti e approdi turistici + La presenza dei porti e approdi turistici è uno stimolo alla realizzazione di servizi di

	dell'arcipelago o della terraferma (cfr. APPE o APSM)	base a terra
--	---	--------------

2. Le città presenti in contesti insulari continentali, ma in *posizioni defilate* rispetto a questi nodi e reti, presentano invece maggiori problemi di sopravvivenza e sviluppo, ma in alcuni casi riescono ad emergere per la loro capacità progettuale di fare rete o di attrarre determinate infrastrutture (dall'aeroporto all'università, come nel caso di Alghero). Da un lato, infatti, queste realtà rischiano di essere maggiormente soggette alla dipendenza da risorse pubbliche (Carta, 2012), per cui i fondi pubblici rappresentano l'unica risorsa per operazioni di rigenerazione dei *waterfront* senza coerenza e senza sostenibilità, frutto di un'interazione città-porto più propagandistica e mirata al marketing urbano che realmente propulsiva ed efficace in termini di innovazione urbana. Dall'altro lato non mancano casi di gestioni oculate e di politiche di riqualificazione pertinenti, in cui la limitatezza delle risorse finanziarie genera un minore pericolo di ricorrere a soluzioni di tendenza (archistar) e una maggiore propensione a partecipare a programmi e reti europee e a mettersi in rete per entrare a far parte dell'armatura territoriale di riferimento (Barbarossa, 2009), compensando un ruolo defilato del porto nel sistema della portualità isolana.

3. Le piccole isole presentano fattori di competitività differenti, legati alle dimensioni ridotte, all'isolamento e alla *remoteness*, che danno un senso di sicurezza sia agli abitanti che ai turisti. Un patrimonio ambientale e culturale di pregio, con habitat spesso unici rispetto alla terraferma, e tradizioni e culture immateriali specifiche che spesso sopravvivono alla modernità, rappresentano i principali elementi su cui puntare per il rilancio dell'isola. In questi contesti, l'intervento di rigenerazione del *waterfront* della città porto non può prescindere da un confronto con l'identità dell'isola, per evitare gli effetti degenerativi del turismo di massa⁴. Le *città porto capoluogo di isole minori*, infatti, sono realtà in cui porto, città e isola spesso coincidono (nel nome e nei fatti): il porto non si appoggia a un sistema urbano forte e autonomo ma le due realtà sono strettamente integrate, per cui necessitano di narrazioni progettuali integrate. Inoltre, più che di *waterfront*, è forse necessario parlare di *water's edge* in virtù dell'esiguità degli spazi, per cui le implicazioni progettuali assumono implicazioni specificatamente rivolte alle comunità locali (Savino, 2012).

Gli interventi devono quindi puntare, in primo luogo, sull'identità del sistema urbano-portuale e sulla sua permeabilità, coinvolgendo e responsabilizzando la popolazione residente e cercando di contrastare gli impatti degli ingenti flussi turistici di carattere spesso stagionale.

4. Effetti che colpiscono, a maggior ragione, le *altre città dell'isola minore*, interessate da porticcioli e approdi turistici: qui le parole chiave sono sicuramente quelle della permeabilità delle infrastrutture e del loro corretto inserimento paesaggistico, insieme alla definizione di interventi normativi e operativi tesi alla salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente e alla sperimentazione di forme di gestione ambientale innovative. Una corretta azione ambientale, capace di attivare una gestione integrata dei servizi a rete (acquedotti, fognature, smaltimento rifiuti), e di perseguire l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, può permettere all'isola di ottenere l'autosufficienza energetica e configurarsi come *Zero Impact Island*.

Individuare strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole significa, quindi, avere la capacità di considerare le caratteristiche dell'insularità come vantaggi e opportunità piuttosto che come svantaggi strutturali e vulnerabilità: «The challenge is to maintain viable islandness without succumbing to vulnerability, but using islandness to reduce vulnerability» (Kelman, 2010).

L'intervento di riqualificazione e sviluppo delle città porto situate in contesti insulari, determina oggi una necessità impellente: individuare strategie e interventi capaci di trasformare le caratteristiche geografiche (specificità ambientali e culturali dell'isola) e gli handicap permanenti (scarsa attrattività di determinati mercati e imprese per i costi aggiuntivi dovuti alle esigenze di accessibilità) in potenzialità di sviluppo. In particolare, proprio le isole di minori dimensioni sono quelle in cui il passaggio da un punto di vista centrato sulla terraferma a una strategia *site and context specific* deve avvenire attraverso la valorizzazione di quelli che sono considerati i principali limiti dell'insularità: scarsità di risorse naturali e di suolo, fragilità ecologica, dimensioni ridotte e svantaggi posizionali, che espongono le isole agli effetti del cambiamento climatico, all'aumento del costo dell'energia, alla scarsità dell'acqua, alla necessità di smaltire adeguatamente i rifiuti che derivano dai flussi turistici.

⁴ I flussi stagionali generano infatti due effetti negativi: da un lato, tendono spesso a bypassare la porta dell'isola, per volgere verso località turistiche interne o sulle coste, portando dunque altrove i benefici e caricando la città-gate dell'isola dei soli impatti dovuti al traffico passeggeri e alla congestione del sistema urbano in determinate ore della giornata. Dall'altro lato, proprio le potenzialità di sviluppo turistiche sono quelle maggiormente soggette ai venti della globalizzazione, che tendono a plasmare le coste secondo evidenti tendenze omologanti: «i luoghi del turismo, infatti, tendono a essere simili, visto che devono corrispondere allo stesso standard di bellezza, piacevolezza, accoglienza e offerta di servizi. Questa tendenza all'omologazione è molto evidente nelle piccole isole: qui infatti l'estesa adozione del turismo di massa spesso si traduce in una trasformazione delle caratteristiche peculiari delle isole verso una standardizzazione dell'immagine turistica – da *treasure islands* a *pleasure islands*» (Staniscia, 2011, p. 130).

In termini generali, le realtà insulari richiedono un indispensabile cambiamento culturale nell'approccio al tema della riqualificazione dei *waterfront* e della ricucitura del rapporto città-porto: occorre infatti abbandonare una lettura ancora vincolata alle categorie interpretative della terraferma, a favore di un vero e proprio approccio integrato, capace di considerare la realtà urbano-portuale insulare nel suo complesso e nei suoi rapporti non solo con il mare, ma con il territorio inteso in senso lato. In quest'ottica, l'analisi finalizzata alla definizione di politiche di intervento è dunque chiamata a porsi in un'ottica multiattoriale, tesa a considerare tutti gli interessi implicati nella gestione della città-porto e nella sua fruizione (dalle comunità locali ai turisti stagionali), affinché le strategie di intervento possano svelare i loro effetti a tutte le scale, dal *water's edge* all'isola, dall'arcipelago al contesto regionale di riferimento.

Bibliografia

- Bruttomesso R. (a cura di, 2004), *I waterfront delle isole*, Città d'Acqua, Venezia.
- De Luca G., Lingua V. (a cura di, 2012), *Arcipelago mediterraneo. Politiche di riqualificazione e sviluppo per le città porto delle isole*, Alinea, Firenze.
- ESPON (2010), *The Development of the Islands –European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*, ESPON 2013 Program.
- Staniscia, S. (2011), *Islands*, Barcellona, LISt Lab
- Gabrielli B. (1992), (a cura di), *La città nel porto*, Nuova ERI, Roma.
- Savino M. (a cura di, 2010), *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano.
- Fabbro G. (2004), "Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole", in Bruttomesso R., *I waterfront...*, cit., pp. 154-157.
- Pavia R., Di Venosa M. (a cura di, 2006), "I porti delle città: piani e progetti", in *Urbanistica* n. 131.
- Schalansky J. (2010), *Atlas of remote islands - Fifty Islands I have not visited and never will*, Penguin Group, London.
- Moraitou P. (2012), "City of Rhodes: urban renewal while exploring the city-port heritage", in De Luca G., Lingua V. (a cura di), *Arcipelago mediterraneo. Politiche di riqualificazione e sviluppo per le città porto delle isole*, Alinea, Firenze, pp. 133-146



**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

Le nuove forme del territorio *en débat*. Il paesaggio come strumento analitico e progettuale della post-metropoli

Cristina Mattiucci*¹

Università degli Studi di Trento - DICAM
Laboratoire Architecture Milieu Paysage – Paris - LAVUE (UMR CNRS 7218)
Email: cristina.mattiucci@gmail.com

Rosa De Marco*

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-la Villette
Laboratoire Architecture Milieu Paysage – Paris - LAVUE (UMR CNRS 7218)
Email: rdemarco@paris-lavillette.archi.fr

Abstract

La condizione contemporanea delle relazioni sociali ed economiche, mediate da flussi e infrastrutture materiali e immateriali, genera e rigenera le forme del territorio e fa emergere la centralità del rapporto inter-scalare tra le diverse realtà spaziali della postmetropoli, che informano) di conseguenza gli li approcci epistemologici, analitici ed operativi.

Presentando alcuni materiali tratti da una ricerca in corso, selezionati del caso dell'Agglomération Grenobloise e del PNR du Vercors, si intende discutere le potenzialità degli strumenti integrati di progetto del territorio, che muovono dalla dilatazione della dimensione metropolitana e degli interessi delle diverse istituzioni che vi operano. In particolare, a partire dalla 'Charte paysagère de la communauté des Communes du Vercors', si propone il paesaggio come approccio alla comprensione ed alla trasformazione del territorio, da (ri)discutere come riferimento/oggetto/disciplina che interseca le differenti scale delle trasformazioni e dello sguardo, in una prospettiva interdisciplinare, ove i temi della governance e delle emergenze ambientali incontrano le sue peculiarità, legate al progetto spaziale ed alla dimensione sociale e culturale dei territori.

Parole chiave

Paesaggio, inter-scalarità, post-metropoli.

¹*La redazione dei paragrafi 1.2 e 2.1 è di Cristina Mattiucci & Rosa De Marco; la redazione dei paragrafi 1.1, 2.2 e 3 è di Cristina Mattiucci. Il paper è stato concepito ed elaborato nell'ambito della ricerca 'La montagna come giardino urbano. Letture e proposte operative per la trasformazione delle metropoli alpine', alla quale si farà riferimento nel testo come 'ricerca in corso'. La ricerca è finanziata dal FP7 - European Framework Program 2007-2013 - specific program "People" - Actions Marie Curie - COFUND (progetto: "Trentino - The Trentino programme of research, training and mobility of post-doctoral researchers" of the Autonomous Province of Trento). Ricercatrice: Cristina Mattiucci. Supervisors: Corrado Diamantini (IT) e Rosa De Marco (FR).

1 | Le nuove forme del territorio en débat

1.1 | La dimensione post-metropolitana delle città dell'arco alpino

La condizione contemporanea delle relazioni sociali ed economiche, mediate da flussi e infrastrutture materiali e immateriali genera e rigenera le forme del territorio.

In particolare, in molti contesti, le condizioni di prossimità e di distanza si caratterizzano per nuovi attributi ed emerge la centralità del rapporto inter-scalare tra le diverse realtà spaziali della post-metropoli, che ha orientato ed orienta – di conseguenza – gli approcci epistemologici, analitici ed operativi.

E' possibile riconoscere già all'inizio del ventunesimo secolo, rispetto a questi temi, una rinnovata consapevolezza della simultaneità, della interconnessione e della spesso problematica interdipendenza delle differenti dimensioni sociali, storiche, culturali e spaziali, che ha informato il dibattito interdisciplinare sulla comprensione e quindi sulla *governance* degli spazi, secondo quando stava emergendo dalla rilettura dell'opera di Lefebvre (1974), quale fondamento teorico per la concettualizzazione contemporanea delle interrelazioni tra spazialità e società.

Partendo dunque dal dibattito che da dieci anni si muove intorno alla nota riflessione sulla postmetropoli, ad opera di E. Soja e dalla sua stessa revisione/aggiornamento (Soja, 2000, 2011), questo paper intende presentare una riflessione sulla post-metropoli applicata al complesso dei territori alpini.

E' possibile infatti rilevare come in tali territori centri abitati si costituiscano ed interagiscano mediante pratiche e politiche - localizzate su un territorio orograficamente peculiare - che fanno emergere un nuovo modo di intendere non solo la forma urbana, ma la stessa istituzione metropolitana, secondo modalità insediative che assumono le forme di quella che è stata definita *regional urbanization* (Soja, 2011: 455).

In particolare, con riferimento alla dimensione regionale del *cityspace* che connota la postmetropoli (ib), è evidente come questo sottenda una configurazione larga e complessa, che di per se' tende ad essere dinamica ed espansiva nel suo territorio. La scala stessa delle relazioni viene dunque allargata² oltre lo spazio di una singola città, che invece è concepita come parte di un più largo *policentric regional system of interacting nodal settlements (city-region)*.

Come rilevato da alcune letture specifiche (Dematteis 2009, Perlik Messerli 2004), tali termini interpretativi possono essere applicati alla Regione Alpina, dove la storia e la posizione centrale di questi territori rispetto all'Europa hanno favorito la formazione di una struttura urbana policentrica, che punta a partecipare tanto alle dinamiche globali (economiche e più in generale di sviluppo), con la peculiarità dei contesti e delle risorse naturali, storico-culturali, cognitive ed istituzionali, specifiche del territorio alpino.

In particolare, M. Perlik, P. Messerli e W. Bätzing, nel 2001, notavano come – come già in altre zone d'Europa – il passaggio a sistemi di produzione postfordista stava determinando una maggiore internazionalizzazione delle piccole e medie città, così come delle conurbazioni, determinando dei complessi urbani interdipendenti ove il paesaggio di quello che era il bordo alpino, a partire dagli anni Ottanta, si andava caratterizzando per una multifunzionalità prevalentemente residenziale e ricreativa, non più occasionale, che ora ne mutava lo statuto.

Come M. Perlik (2011) sottolineerà poi più recentemente, infatti, la trasformazione delle aree montane europee come luoghi di residenza è legata alla sostituzione delle attività economiche più tradizionali (agricoltura, manifattura, turismo) che vi avevano sede, su scala regionale. Questa tendenza, ancora oggi in atto, partecipa alla formazione delle regioni metropolitane (metro-regioni), ove nuclei metropolitani e paesaggi di loisir sono parte dello stesso sistema. Qui i residenti originari ed i cosiddetti nuovi abitanti dal profilo 'multilocale' scelgono di abitare, proprio per questa commistione delle attrattive dei centri metropolitani e delle amenità del paesaggio, che in questo processo assume un ruolo centrale. Infatti, non è la sola dimensione estetica ed amena del paesaggio a dare luogo a queste dinamiche, ma piuttosto quei processi spazio-economici, in cui il paesaggio è al centro delle scelte abitative quale 'capitale territoriale', ovvero quello determinato dal patrimonio locale, che i processi in corso stanno facendo emergere, stimolando una riflessione critica sui suoi usi e la sua mercificazione.

Assumendo dunque una riflessione sulle potenzialità (e criticità) di questi processi e riconoscendo la centralità del paesaggio nelle sue dimensioni complesse in questi contesti, è possibile proporre il paesaggio quale strumento conoscitivo e operativo di queste realtà montane.

² Tale allargamento è funzione del *synekism* (Soja, 2003), ovvero: *the stimulus of urban agglomeration*, che sintetizza la concettualizzazione della formazione dinamica di una regione urbana intorno a più centri.

1.2 | Il paesaggio come strumento analitico e progettuale della post-metropoli

Infatti, quando la montagna e più in generale il territorio periferico di quota diventa parte integrante di una residenzialità stabile per le conurbazioni perialpine e quindi poi di diverse altre attività, essa pone nuove questioni al governo del territorio. Tra queste, in una prospettiva progettuale, emerge come attuale quella che riguarda la possibilità di dare luogo alle relazioni inter-territoriali, puntando sulla complementarità degli spazi, piuttosto che su una continua espansione, secondo gli assunti dell'ecologia contemporanea e facendo del paesaggio il presidio di un vuoto che diventa occasione per il progetto integrato del territorio.

Il cosiddetto *cityspace* postmetropolitano sottende infatti una configurazione larga e complessa, che di per se' tende ad essere dinamica ed espansiva nel suo territorio. Contiene tanto aree abitate che inabitate, *wild* nell'aspirazione e nell'ispirazione, che non sono urbane in senso convenzionale, ma sono profondamente urbanizzate negli usi e nelle percezioni.

Le categorie tradizionali dell'urbano, del rurale, del centro, della periferia, necessitano di una continua riformulazione e reclamano la revisione degli strumenti per comprendere e per operare, con la conoscenza complessa di tutti quei fattori materiali ed immateriali che producono il territorio.

In questo contesto, è possibile proporre il paesaggio quale approccio alla comprensione ed alla trasformazione del territorio, da (ri)discutere come riferimento/oggetto/disciplina che interseca le differenti scale delle trasformazioni e dello sguardo in una prospettiva interdisciplinare, ove i temi della *governance* e delle emergenze ambientali incontrano le sue peculiarità, legate al progetto spaziale ed alla dimensione sociale e culturale dei territori.

Tale operazione è possibile assumendo il paesaggio come oggetto transdisciplinare e complesso, in cui riconoscere il valore dell'ordinario e del quotidiano, che non è semplicemente conseguenza del riferimento ad alcuni approcci interpretativi, ma è legata alle peculiarità di questi contesti, di cui esso possa diventare effettivamente – proprio per la dimensione ontologica assunta – potenzialmente strumento analitico e progettuale.

Assumendo la rilettura critica che M. Domosh (2011) fa della post-metropoli, ed estendendone, aldilà della diversità dei contesti, il focus dalla città ai paesaggi postmetropolitani, in conseguenza delle crisi e delle instabilità degli anni 2000 sono effettivamente cambiati i modi di pensare, analizzare e progettare i territori e lo spazio ordinario, le diverse scale di analisi, la dimensione temporanea, la commistione urbana nella natura.

I tratti del paesaggio contemporaneo, dunque, potrebbero rivelarsi un approccio efficace per ripensare i territori, tanto più che a queste scale il paesaggio stesso è una forma emergente di spazio pubblico (Delbaere, 2010) il cui progetto a dimensione multiscalare, dalle politiche alle configurazioni più specifiche, ha le potenzialità per ricostruire – per un tempo e per un luogo – un nesso tra le società e i territori³.

2 | Un caso di studio francese

2.1 | L'Agglomération grenobloise ed il Parco Nazionale Regionale del Vercors

Questi temi trovano una loro specificazione nei casi di studio di una ricerca in corso, che si occupa dell'uso e delle possibili trasformazioni degli spazi aperti nelle città di montagna, di cui intendiamo presentare una interpretazione, nella prospettiva dell'esplorazione e della proposizione delle potenzialità strumentali del paesaggio per il progetto del territorio postmetropolitano, proponendo uno sguardo analitico e potenzialmente comparativo su un contesto dell'arco alpino francese, che fa riferimento all'*Agglomération grenobloise*.

Questa costituisce una complessa realtà metropolitana, fondata nel 1999 come *Communauté d'agglomération - Grenoble Alpes Métropole (la Métro)* dall'aggregazione volontaria di 28 comuni. Sviluppata su una superficie di più di 30.700 ettari *la Métro* mette insieme le energie dei suoi Comuni per sviluppare progetti comuni e organizzare l'azione politica, per lo sviluppo del territorio e per la realizzazione di attrezzature e servizi. Di fatto, si sperimenta una cooperazione interistituzionale su diversi settori, che contemplano – tra gli altri - la rete di trasporti pubblici, la tutela dell'ambiente, la promozione della cultura del paesaggio, le politiche di *housing* e dei servizi urbani, rivolta ad un nuovo tipo di cittadinanza, costituita da oltre mezzo milione di abitanti sparsi in un territorio vasto, esteso dal centro di Grenoble ai rilievi.

³ Come già emerso da una ricerca sperimentale precedente sulla percezione dei paesaggi ordinari (Mattiucci, 2012) uno dei tratti della contemporaneità è la rottura di un nesso organico e di prossimità fisica e continua tra società e territori. Di conseguenza, tale ricostruzione può essere possibile, consapevolmente, nella sua dimensione temporanea.

Rileggere la storia di Grenoble e della sua *Agglomération* permette innanzitutto di comprendere come essa si costituisca sin dalla sua genesi in costante relazione con il territorio montano e vallivo ed in una dimensione che potremmo considerare post-metropolitana in nuce, sia rileggendone la crescita, che riconoscendo quella prospettiva inter-territoriale – ergo cooperazione città montagna - che molti autori hanno rilevato (Vanier, 2008) come una delle possibilità ove sperimentare una relazione dialogica tra società e territori attraverso le politiche: «*le défi politique contemporain de l'interterritorialité est d'apporter une solution alternative entre gouvernements des territoires et gouvernements des usages...entre cloisonnements et circulations*» (ib: 160).

Questa relazione è profondamente connessa alle mutazioni economiche e sociali che hanno mutato i modelli di sviluppo del territorio e quindi le sue forme.

Per una storia dettagliata de *la Métro*, si rimanda ai vari testi che sono stati prodotti per raccontarne la genesi e definirne l'identità (Joly e Parent, 1989; Parent 2002; Parent and Dulac, 2006) e ai vari *reports* che danno la dimensione delle diverse politiche in corso⁴.

Quello che è rilevante sottolineare in questa sede sono le ragioni per cui la città di Grenoble ha sempre misurato la propria crescita con il territorio al di là dei suoi confini amministrativi (come peraltro adesso sta facendo l'*Agglomération grenobloise*, spostando il confine del proprio interesse più direttamente verso i rilievi a quota via via più elevata) e le modalità con cui, nel corso degli ultimi 40 anni, questo complesso ha costruito la propria realtà territoriale insieme con le montagne intorno, costituendo un insediamento che si protrae dalla piana, alla confluenza dei fiumi Drac e Isere, fino ai tre massivi del Vercors, della Chartreuse e del Belledonne.

Come Parent ricorda (2002), le radici e le ragioni di questa gestione dello spazio caratterizzata da una visione allargata oltre la municipalità di Grenoble, congiuntamente con i vari Sindacati e le Associazioni Intercomunali, si possono riconoscere sin da fine Ottocento, quando le questioni infrastrutturali e quelle che legavano la pianificazione con la nascita delle industrie locali erano già una questione comune, mentre si andava registrando una crescita demografica che - nei primi nei primi decenni del Novecento – contava una popolazione di 100000 abitanti a Grenoble e 40000 nei comuni intorno.

Durante tutto il secolo scorso la creazione di diversi Sindacati Intercomunali e varie forme di agglomerazione si sono succedute, a seconda delle singole questioni collettive da gestire, dall'industria, alle risorse idriche, al grande evento dei giochi olimpici invernali del 1968 e così via, fino alla più recente formalizzazione de *la Métro* che si propone di affrontare tutte queste questioni in rete ed in modo complesso.

Come emerge dalle letture di Blanchard (1937) - che fa appunto dello studio di Grenoble un caso pioniero di geografia urbana – la città manifesta già nella crescita rapida di fine Ottocento dimensioni e problematiche tipicamente urbane che connettono la piana e i rilievi, essendo la montagna il contesto caratteristico e fondamentale dell'immagine e dell'economia *grenobloise*, costituitasi su due assi prevalenti di sviluppo, da un lato come centro di ricerca d'eccellenza e dall'altro come stazione internazionale di sport invernali.

Facendo riferimento alla recente storia economica, sociale e territoriale, nella definizione dei tratti per una narrativa della configurazione contemporanea di questa realtà, si possono indagare i processi indotti dalla mutazione dei suoi motori di sviluppo, tentando una esercizio di attualizzazione della concettualizzazione lefebvrina del *cityspace*, nella combinazione della prospettiva macro e micro delle trasformazioni, che lega i cambiamenti globali con le pratiche spaziali e la vita quotidiana.



Figura 1. L' *Agglomération grenobloise*. In primo piano la 'Presqu'île (fonte web: www.lametro.fr).

⁴ Molti sono consultabili sul sito de *la Métro*: www.lametro.fr

In particolare, è proprio nei due settori caratteristici dell'industria e degli sport invernali che stavano andando in crisi, che l'*Agglomération* ha trovato la base per costruire la propria dimensione postmetropolitana.

Le sfide di un'economia decisamente post-fordista sono state affrontate in modo strutturale “al plurale”⁵, mediante l'affermazione progressiva – sia con politiche economiche che con progetti urbani di rilevanza funzionale e simbolica⁶ - dei caratteri di centro di eccellenza nel campo della formazione e della ricerca applicata, soprattutto nel settore delle nanotecnologie, delle tecnologie per la produzione energetica, della microelettronica e dell'informatica. Programmaticamente collocato in modo competitivo nella rete delle città globali (Farinelli, 2003), esso è un polo di attrazione per lavoratori e lavoratrici che, giunti da varie parti del mondo, si insediano, in modo temporaneo o permanente, o temporaneamente permanente, con le proprie istanze.

Qui, la progressiva perdita del valore di risorsa economica della neve, legata sia alla mutazione delle mete di *loisir*, che ai cambiamenti climatici, ha determinato non solo un ripensamento dei rapporti di dipendenza e d'uso tra gli spazi in valle e in quota, o delle strutture e degli edifici dell'infrastruttura ricettiva stagionale invernale, ma una trasformazione ed una rinnovata centralità del paesaggio della montagna.

Quando infatti negli anni Novanta del Novecento è calata la consistenza dell'indotto proveniente dall'esclusivo uso turistico-sciistico della montagna, l'*agglomération grenobloise* ha rivalorizzato e rilanciato l'aspetto paesaggistico dei suoi territori, invitando/incoraggiando ad un uso quotidiano di tali paesaggi, mediante la strutturazione di infrastrutture capillari ed ordinarie, collocando servizi e *facilities*, facendone propri gli spazi aperti, includendola più o meno direttamente nelle proprie politiche, non solo come destinazione di frequentazioni turistiche ed episodiche, o presidio di comunità locali, ma come luogo di residenza sempre più stabile (Martin, Bourdeau, Daller, 2013) di quei pendolari che si muovono tra la quota e la valle o di chi ha scelto di sperimentare nuovi modelli abitativi e nuove professioni in quota (i cosiddetti *neorouraux*) e, di converso, come luogo che appartiene, quale destinazione ordinaria, anche ai residenti di piano. Di conseguenza, essa sta attivando numerose politiche che sostengono questa interrelazione e che permettono di rileggere il territorio meno densamente insediato della montagna come appartenente allo stesso sistema, come fosse il proprio “giardino urbano”⁷.

2.2 | Il progetto del paesaggio nelle dinamiche inter-territoriali

Questi processi influenzano dunque le forme del territorio e fanno emergere, insieme con le dinamiche che essi hanno generato, nuove questioni che esortano a rinnovare letture e approcci.

Tali dinamiche riguardano da un lato la connotazione del paesaggio, ibrido negli attributi urbano/rurali e nelle pratiche quotidiane d'uso (De Marco & Mattiucci, 2012). Dall'altro, esse interessano la *governance* di questa nuova dimensione inter-territoriale, che impone 'un nuovo sguardo' ed una nuova prospettiva operativa: la dilatazione della dimensione metropolitana e gli interessi e le reciproche interdipendenze tra le diverse istituzioni che vi operano hanno prodotto diversi strumenti integrati di progetto (sociale e fisico) del territorio.

Mentre dunque la metropolizzazione della montagna si realizza in conseguenza di queste condizioni, l'*Agglomération grenobloise* ne reinterpreta il paesaggio quale centro delle proprie politiche e dei propri progetti.

In questa prospettiva, il sistema territoriale e inter-istituzionale del Parco Nazionale Regionale (PNR) del Vercors è paradigmatico per comprenderne la dimensione complessa, nella prospettiva inter-territoriale che caratterizza la dimensione post-metropolitana del territorio ove insiste.

Uno dei tratti rilevanti di questa condizione paradigmatica è connessa al suo essere al centro di diverse azioni di '*territoires et cooperations ville-montagne*', come quelle sintetizzate nel rapporto elaborato dalla CIPRA nel 2007. In questo documento si motiva, per esempio, in modo eloquente la centralità del Vercors nel progetto integrato del proprio territorio con quello di Grenoble: «*Le caractère rural montagnard du Vercors est toujours présent ; bien présent même et c'est là sans doute sa première source d'attractivité pour des urbains de plus en plus nombreux, en visite comme en résidence temporaire ou permanente. Le Vercors, à l'instar de nombreux massifs alpins périurbains est alors devenu une banlieue de Grenoble avec un nombre croissant de pendulaires : 40 % des actifs de Villard de Lans travaillent "en bas"*» (CIPRA, 2007: 9).

⁵ Come si legge per esempio sul sito <http://www.lametro.fr/549-grenoble-territoires.htm>, «*Grenoble Territoires c'est le nom que s'est donné la grande région grenobloise, au cœur des Alpes, pour promouvoir ses atouts économiques*», e tale nome riunisce tre territori confinanti: *la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais e la communauté de communes du Pays du Grésivaudan.*

⁶ Come la '*Presqu'île*' <http://www.grenoblepresquile.fr/369-decouvrir-la-presqu-ile.htm> (campus d'innovazione ed ecocittà sperimentale).

⁷ 'La montagna come giardino urbano' è l'ipotesi interpretativa della ricerca in corso, cfr. nota 1.

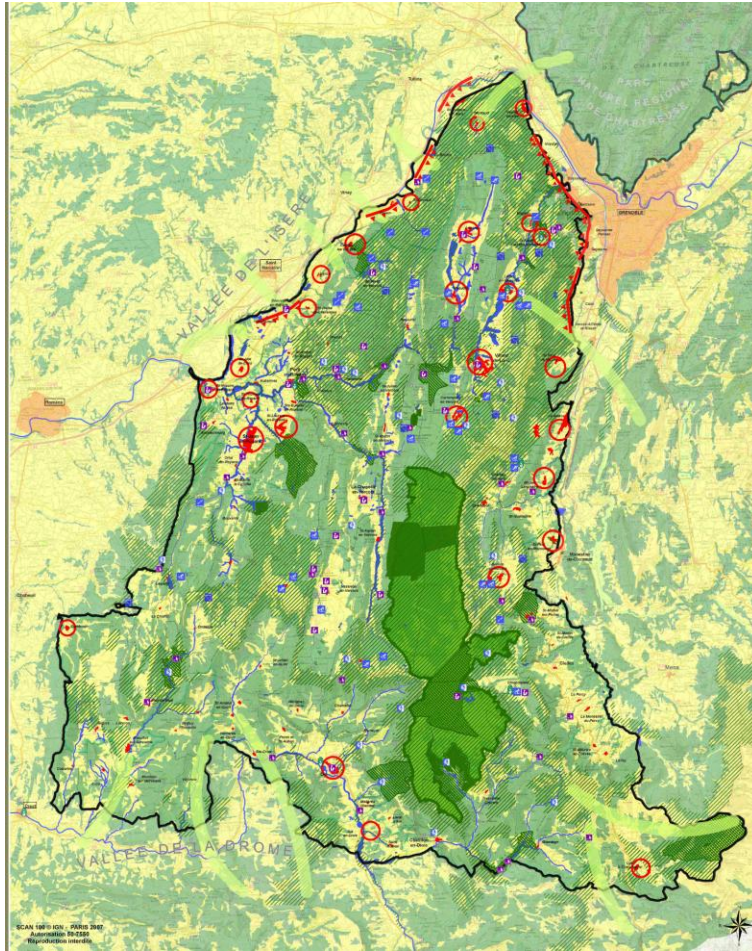


Figura 2. Il PNR del Vercors. La mappa è inserita seppur nella difficoltà della lettura dei simboli a questa scala, per poter comprendere la dimensione tra il PNR e l'Agglomération grenobloise. (fonte web: Plan du Parc - Charte 2008).

L'istituzione stessa dei PNR, che all'origine, nel 1966, identificava solo un presidio di cintura verde tra le agglomerazioni, fa oggi riferimento, piuttosto che ad una riserva naturale, ad un territorio spesso molto abitato, il cui progetto deve intersecare la dimensione sociale ed urbana, con le istanze ambientali proprie del parco.

La *Charte paysagère de la communauté des Communes du Vercors* si pone come un vero e proprio strumento che 'formalizza il progetto condiviso del territorio'⁸ (a carattere non solo normativo vincolistico⁹), che sperimenta un indirizzo sostenibile delle interazioni tra economia, spazio e società. Alla sua redazione concorrono soggetti istituzionali plurali (vi insistono 95 Comuni) e *la Métro* include quelle del PNR nelle sue politiche di connessione spaziale, considerando il *Parc* parte integrante dei cosiddetti propri 'spazi naturali'.

A differenza del *Plan du Parc*, che è un documento strategico di azioni, quello della *Charte* è di fatto un indirizzo per il progetto di un paesaggio più complesso, mediante la definizione di contenuti e di intenzioni intersettoriali ed

⁸ Si veda: http://parc-du-vercors.fr/fr_FR/agir-et-innover-1109/le-parc-mode-d-emploi-1580/sa-charte-1730.html

⁹ Nel contesto della pianificazione paesaggistica francese l'istituzione delle *Chartes*, come strumenti di gestione dei parchi naturali regionali, risale alla legge dell'8/1/93. La *Charte* ha gli stessi effetti giuridici di uno SCOT (schema di coerenza territoriale, a contenuto prevalentemente urbanistico) o di una direttiva di protezione o messa in valore del paesaggio e le decisioni prese in materia di pianificazione territoriale dovranno essere compatibili con gli orientamenti in essa fissati.

interistituzionali per una gestione coerente e concertata del territorio, secondo 8 assi¹⁰, che determinano gli orientamenti e le azioni per la tutela, la valorizzazione e lo sviluppo del territorio, la cui temporalità (vale 12 anni) è coerente con la dimensione *en mouvence* (Berque et al., 1998) del materiale di cui tratta.

I riferimenti in base ai quali la *Charte* determina gli orientamenti di protezione, sviluppo e valorizzazione non sono solo connessi alle “strutture paesaggistiche” da salvaguardare, ma si basano sulla costruzione di un inventario di un patrimonio e della situazione storica, culturale, sociale ed economica, che tende a capitalizzare in modo integrato diversi studi interdisciplinari. Aldilà della forma del documento¹¹, le potenzialità progettuali implicite sono molto evidenti e non è un caso che la gestione del PNR preveda dipartimenti che disciplinano *paysage&urbanisme*, facendo emergere questa commistione – ove il paesaggio è considerato non solo per le sue componenti di risorsa naturale, ma anche per le attività umane e gli insediamenti - come strutturale.

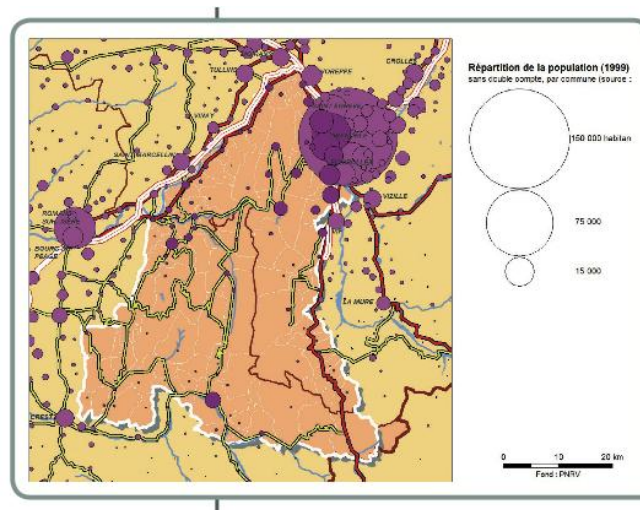


Figura 3. Il PNR del Vercors come territorio abitato. La maggior parte della popolazione è concentrata verso Grenoble (fonte web: documento 'Diagnostico' PNRV 2008).

3 | Prospettive

Il caso francese sembra configurare un territorio ove i rapporti socio-spaziali sono continuamente rinegoziati, nella prospettiva dell'interterritorialità, ed invita a riformulare, con il ripensamento degli strumenti di governo di territorio, le nozioni di territorio e paesaggio che essi implicano, secondo un approccio che si nutre dell'incontro delle scienze ambientali e con gli studi sul paesaggio, che, con la loro tradizione storicamente legata al progetto spaziale ed alla dimensione sociale e culturale dei territori, arricchiscono l'osservazione dalle dinamiche in corso.

Analizzando il ruolo della *Charte* ed il suo rapporto con altri strumenti più specificatamente urbanistici è rilevante notare come tra di essi non ci sia una relazione gerarchica vincolistica, ma piuttosto di coerenza, che, sebbene resti nelle sue effettive possibilità operative una questione attuale ed aperta¹², fa della *Charte* la cornice entro la quale

¹⁰ AXE 1. *Préserver, restaurer et mettre en valeur les patrimoines et les ressources du Vercors*; AXE 2. *S'impliquer pour un développement économique durable fondé sur la valorisation des ressources spécifiques du Vercors*; AXE 3. *Inventer et préparer les territoires de demain*; AXE 4. *Anticiper et accompagner les mutations économiques et les changements sociaux*; AXE 5. *Mettre la connaissance et la recherche au service de la dynamique du territoire*; AXE 6. *Impulser les démarches participatives et renforcer l'implication des territoires et collectivités du Vercors*; AXE 7. *Consolider les partenariats, l'ouverture et les coopérations*; AXE 8. *Suivre et évaluer la charte*.

¹¹ Tutto il materiale è disponibile online (http://parc-du-vercors.fr/fr_FR/agir-et-innover-1109/le-parc-mode-d-emploi-1580/sa-charte-1730.html). La *Charte* è un documento composto da testi e cartografie, ma come sottolineato nella sua presentazione essa contiene una dimensione progettuale che aspira ad essere effettiva, ovvero: *le projet de protection et de développement de ce territoire pour les douze ans à venir et les règles du jeu que se donnent les partenaires pour la mise en oeuvre de ce projet*.

¹² Essa è stata al centro del recente seminario/dibattito '*Mais où est l'avant-garde de l'urbanisme dans les territoires ruraux et comment la rendre plus opérationnelle?*' ed in particolare della giornata tematica '*SCoT et Parc naturel régional: vers une meilleure articulation*', di portata nazionale, organizzato dalla *Fédération des Parcs naturels régionaux* l'11 e il 12 aprile 2013

concepire gli altri interventi sul territorio e fa quindi del paesaggio come materiale complesso non un semplice sotto-tema settoriale.

In queste modalità, nel linguaggio e negli strumenti adottati, è possibile cogliere dunque come intorno al progetto di questo paesaggio si giochi l'effettiva possibilità di progettare il territorio secondo i paradigmi di sostenibilità e sviluppo, senza cristallizzare il patrimonio di un Parco Regionale entro un sistema di vincoli e divieti. Anzi, molte politiche, come per esempio quelle legate alle infrastrutture digitali, o all'insediamento di imprese di "qualità territoriale e ambientale", nella prospettiva del rispettare gli standard internazionali (*démarche HQE, bâtiment écologique*, e così via) tendono a fare del Parco una destinazione per (nuovi) abitanti che possano effettivamente interpretare una cittadinanza posmetropolitana, per la quale quel paesaggio, individuato come deterrente e attrattore, si afferma come elemento di costruzione del territorio.

Bibliografia

- Blanchard R. (1937), *Grenoble. Etude de Géographie urbaine*, Didier et Richard, Grenoble.
- CIPRA (2007), *Document de restitution synthétique du séminaire international "Avenir dans les Alpes". Projets de territoires et coopérations ville-montagne*.
- De Marco M., Mattiucci C. (2012) "Changing in understanding urban and rural landscapes. Mountains as urban garden", intervento alla conferenza *PECSRL 2012 "Reflection on landscape change: the European perspective"*, atti in corso di pubblicazione.
- Delbaere D. (2010), *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*, Ellipses, Paris.
- Dematteis G. (2009), "Polycentric urban regions in the Alpine space", in *Urban Research & Practice* 2(1), pp. 18-35.
- Domosh M., (2011), "Post-postmetropolis", in *Urban Geography*, 2011, 32, 4, pp. 476-483.
- Farinelli F. (2003), *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo*, Giulio Einaudi editore, Torino.
- Joly J., Parent J.F. (1989), *Paysage et politique de la ville: Grenoble, 1965-1985*, Presses Universitaires de Grenoble (PUG), Grenoble.
- Berque A., Roger A., Conan M., Donadieu P., Lassus B., (1998), *Mouvance - Tome 1, Cinquante mots pour le paysage*, Ed. La Villette, Paris.
- Lefebvre H. (1974), *La production de l'espace*, Editions Anthropos, Paris.
- Martin N., Bourdeau P., Daller J.F. (a cura di, 2013), *Du tourisme à l'habiter : les migrations d'agrément*, L'Harmattan, Paris.
- Mattiucci C. (2012), *Kaleidoscopic visions of perceived landscapes. A methodological proposal to grasp the ordinary landscape's perception*, LAP LAMBERT Academic Publishing, Saarbrücken.
- Parent J.F. (2002), *30 Ans d'intercommunalité. Histoire de la coopération intercommunale dans l'agglomération grenobloise*, La Pensée Sauvage, Grenoble.
- Parent J.F., Dulac G. (2006), *Aménager un territoire, 1965-2005. L'agglomération grenobloise et son avenir*, La Pensée Sauvage, Grenoble.
- Perlik M., Messerli P., Bätzing W. (2001), "Towns in the Alps", in *Mountain Research and Development*, 21:243-252.
- Perlik M. (2011) "Alpine gentrification: The mountain village as a metropolitan neighbourhood", in *Revue de géographie alpine/Journal of Alpine Research*, 99-1.
- Soja E. (2000), *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Malden, MA.
- Soja E. (2003), "Writing the city spatially", in *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, Volume 7, n. 3, pp. 269-281(13).
- Soja, E. (2011), "Beyond Posmetropolis", *Urban Geography*, 2011, 32, 4, pp. 451-469.
- Vanier M. (2008), *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Ed. Anthropos, Paris.



**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

Gli spazi del welfare come “semi di urbanità”. Verso nuovi cicli di vita per il territorio veneto?

Stefano Munarin

Università IUAV di Venezia
dCP - dipartimento Culture del Progetto
Email: munarin@iuav.it

Maria Chiara Tosi

Università IUAV di Venezia
dCP - dipartimento Culture del Progetto
Email: mariachiara.tosi@iuav.it

Abstract

Ancora oggi, dopo decenni di ricerche, nelle descrizioni dei territori caratterizzati da dispersione insediativa viene spesso messo in evidenza il ruolo preminente, se non esclusivo, della casa su lotto e del capannone, vengono descritti come un susseguirsi disarticolato di case e capannoni. Come territori assai poco articolati, privi di centralità urbane e attrezzature, “disorganici”, banali, e quindi riconducibili alla formula della “villetttopoli”.

In questo testo proveremo a sostenere invece che proprio il riconoscimento della ricca articolazione interna di vaste parti della cosiddetta città diffusa, il riconoscimento della presenza al suo interno di numerosi ed articolati “spazi del welfare” può essere un punto di partenza importante (anche se non l’unico) per ripensare questi territori, per immaginarne una “evoluzione sostenibile”. Proprio qui ed ora, a partire dalla crisi (finanziaria, economica, sociale, ambientale) che li sta attraversando.

Parole chiave

Dispersione, welfare, progetto.

Introduzione

La costruzione di spazi e attrezzature collettive nella città e nel territorio contemporanei, in particolare laddove i fenomeni di dispersione insediativa risultano più evidenti, ha seguito negli ultimi decenni una pluralità di sentieri: da quelli più tradizionali di “semplice” messa in forma degli standard urbanistici fino a quelli più recenti e in parte innovativi attraverso i quali, a partire da pratiche dal basso di sensibilizzazione della società rispetto ad istanze ambientali, porzioni significative di territorio sono state trasformate in sistemi articolati di spazi collettivi assumendo il ruolo di nuove attrezzature ambientali che si estendo anche a scala territoriale.

Nel loro insieme questi spazi, che si configurano come un considerevole patrimonio di suoli pubblici nel mezzo di una distesa di aree privatizzate, possono essere considerati embrioni non solo di una diversa urbanità, ma anche punti di partenza per immaginare un nuovo ciclo di vita (Viganò 2011) per i territori caratterizzati da dispersione insediativa.

Alcune porzioni del territorio italiano, e il Veneto in particolare, costituiscono il campo di sperimentazione entro cui stiamo cercando di affrontare questo tema, lavorando su una pluralità di casi ed esempi.

Le attrezzature parrocchiali localizzate pressoché in ogni piccolo e medio paese, i distretti scolastici, sportivi e ospedalieri, le rive dei fiumi usate come ampie palestre all’aperto, oppure le molte ex cave di argilla o ghiaia trasformate in oasi faunistiche e aree per il tempo libero, costituiscono le sequenze e le trame diffuse la cui descrizione contribuisce a far emergere l’articolazione di attori, strumenti e pratiche coinvolti nel processo di infrastrutturazione del territorio.

Quali scenari si aprono oggi per questi sistemi di spazi e per il territorio entro cui si collocano? E’ possibile immaginare che proprio a partire da questi spazi, talvolta considerati come banali risposte burocratiche ad

esigenze di legge (gli standard), altre come riconquista sociale del paesaggio e dell’ambiente si definiscano le condizioni di un nuovo ciclo di vita per il territorio contemporaneo? E’ possibile pensare che proprio da questa articolata rete di spazi pubblici e collettivi, oggi spesso considerati anche come spesa insostenibile e peso difficile da sopportare per le casse degli enti locali, si possa ripartire, immaginandoli come “semi” di una nuova forma di città?

Ripensare e riconcettualizzare questo esteso patrimonio di spazi pubblici, attraverso l’elaborazione di progetti esplorativi e di scenari apre alla possibilità di sondare il loro possibile ruolo attivo nella ridefinizione della forma e delle modalità di funzionamento complessivi di questi territori, l’opportunità di considerarli “semi” dai quali possano prendere avvio nuovi (e diversi) processi evolutivi per i territori della dispersione (e del territorio veneto in particolare).

Attrezzare il territorio: una scuola, un asilo, un campo sportivo per ogni campanile

Il sistema insediativo veneto è quindi qui indagato a partire dall’ipotesi che i fenomeni di dispersione insediativa hanno interessato non solo i processi e le forme di costruzione del tessuto residenziale e industriale, ma anche la produzione dei servizi e delle attrezzature collettive, degli spazi del welfare.

“Una ciminiera per ogni campanile” è stato l’obiettivo e la missione più o meno esplicita delle principali politiche sociali, economiche e territoriali che a partire dalla seconda metà del Novecento, in modo diffuso e continuo hanno distribuito una o più aree industriali piccole, medie e grandi in ciascun territorio comunale, contribuendo in questo modo a far uscire il Veneto dalla miseria e trasformandolo nel Nord-est dello sviluppo economico (Bagnasco Trigilia 1984).

Nondimeno, accanto a questo processo di industrializzazione diffusa si collocano progetti e politiche interessate ad attrezzare in maniera pervasiva centri, nuclei e case sparse: una dispersione di servizi ed attrezzature che è andata di pari passo con l’emersione economica e sociale di questo territorio e ha portato a configurare pur piccoli insiemi di spazi collettivi.

Nel corso del tempo queste politiche di infrastrutturazione sociale, di investimento in capitale fisso sociale, sono mutate (Indovina 1999), dando luogo a diverse organizzazioni spaziali, perseguendo diversi “disegni”, differenti relazioni tra le attrezzature collettive e gli altri materiali costitutivi della città diffusa: in alcuni periodi si sono realizzate singole attrezzature sparse (una piccola scuola per ogni frazione) in altri si è sperimentata la loro aggregazione (la stagione dei distretti scolastici o sportivi appartiene a questa seconda modalità). Cionondimeno, ci sembra sia possibile affermare che nel suo insieme la distribuzione di questi servizi e manufatti, pur nelle sue diverse declinazioni, sia stata mossa da un obiettivo analogo a quello che ha spinto le politiche economiche, e riassumibile nello slogan: “una scuola, un asilo e un campo sportivo per ogni campanile”.

Ovviamente non intendiamo negare che la costruzione della città diffusa sia legata anche alla continua ricerca individuale di un maggiore benessere dell’individuo e della famiglia: stare bene in uno spazio privato, goderne con piacere è sicuramente uno degli obiettivi che ha contribuito a spostare quote considerevoli di popolazione. La difficoltà di abitare in città in alcuni periodi ha spinto parti importanti della popolazione a trovare soluzioni individuali al problema, a ricercare il comfort all’interno della propria abitazione.

Tuttavia ci sembra oggi possibile e utile osservare i territori della dispersione (ed il Veneto come caso studio) mettendo in evidenza la considerevole quantitativo di attrezzature che vi si sono depositate: territori tanto diffusi quanto attrezzati, che oggi spesso faticano a gestire e valorizzare questo ingente patrimonio di spazi collettivi, ma che proprio da qui possono ripartire.

Stagioni, attori e forme degli spazi del welfare

A partire da ricerche già svolte (Munarin e Tosi 2001, 2012) e nuove indagini, prima di tutto ci sembra utile riconoscere come il processo di dotazione di spazi e attrezzature collettive nel Veneto si sia articolato attraverso diverse stagioni, legate ai più generali mutamenti culturali e politici, all’evolversi della cultura urbana, dei modi di pensare la città e il ruolo affidato alle attrezzature e alla conseguente evoluzione degli strumenti urbanistici.

Alla stratificazione storica di alcuni servizi e attrezzature come la sede municipale e le scuole elementari, solitamente posizionate nel centro urbano, assai visibili e rese accessibili da un discreto tessuto pedonale, dal secondo dopoguerra si assiste al rafforzamento dell’ente ecclesiastico nel suo ruolo di fornitore di servizi e attrezzature: l’oratorio assieme alle scuole materne, gli asili nido e le scuole primarie, il campo sportivo costituiscono un importante insieme di spazi attraverso cui la chiesa è riuscita a dare risposta ai bisogni sociali di una parte considerevole della popolazione, acquisendo visibilità e importanza. Un processo di costruzione degli spazi del welfare che potremmo definire “parrocchiale”, sullo sfondo del quale si collocano amministrazioni comunali governate da partiti filo cattolici fortemente orientati a fare spazio all’intervento della chiesa, redigendo e approvando i primi piani regolatori che “accompagnano” questo processo di infrastrutturazione.

In quegli anni lo stretto legame locale tra chiesa e politica segue precisi indirizzi, puntando a diffondere capillarmente sull'intero territorio regionale l'insieme dei servizi e delle attrezzature collettive, innervando anche i più piccoli centri e nuclei urbani. La pervasività dei servizi parrocchiali è funzionale al capillare controllo culturale. Storie analoghe, anche se di segno diverso, si possono ovviamente riconoscere in altre regioni italiane. (Munarin e Martelliano 2012) (Magagnoli, 2012)

A partire dagli anni Settanta prende avvio una stagione diversa, legata a nuove ipotesi progettuali e riferimenti legislativi (dal recepimento del decreto legge sugli standard al passaggio di competenze urbanistiche alle regioni) che porta in modo molto preciso alla realizzazione di nuovi servizi e attrezzature: i distretti scolastici e quelli sanitari sono forse i due elementi più significativi.

Queste nuove attrezzature introducono spesso un rilevante cambiamento di scala, si presentano come elementi “altri” rispetto all'intorno. A volte diventano giocoforza occasione di sperimentazione, momenti attraverso i quali la cultura del progetto urbano cerca di confrontarsi con i caratteri della dispersione insediativa. A questo proposito pensiamo all'ospedale realizzato da Giancarlo De Carlo a Mirano, alle numerose attrezzature realizzate da Igino Cappai e Pietro Mainardis a Campolongo, Mira, Feltre ed in altri piccoli centri del Veneto, ai distretti scolastici di Valeriano Pastor a Dolo e Romano Chirivi a Mirano, ecc.

Altre volte la nuova dotazione di servizi “superiori” si traduce nella introduzione di frammenti monofunzionali, recinti chiusi contenenti edifici scolastici, sanitari o sportivi, scarsamente relazionati all'intorno e incapaci di costruire nuove centralità, nuovi spazi per la socialità. E' in questi casi che spesso, la dimensione quantitativa del provvedimento sugli standard prevale, spingendo le amministrazioni locali ad aggiungere spazi e attrezzature collettive ponendo scarsa attenzione ai sistemi di accessibilità pedonale e ciclabile, facendo emergere lo spazio dell'automobile (strada, parcheggio, spazio di manovra) quale esclusivo dispositivo di mediazione verso gli altri spazi urbani.

Nel corso degli anni Ottanta e Novanta, periodo nel quale molti comuni si dotano di un nuovo Piano Regolatore, prosegue la realizzazione di edifici per attrezzature collettive, utilizzate a volte anche per dare forma a nuove centralità urbane, spostando il centro del paese dall'asse stradale principale (congestionato, pericoloso e inquinato), ricostruendo altrove un nuovo insieme di attività urbane: una “piastra” commerciale con una piccola galleria ma anche nuove scuole, biblioteche, ludoteche, playground e talora sedi comunali o di altri enti pubblici (Asl, poste, ecc.). Questi interventi non sempre giungono a completa realizzazione ma a volte riarticolano e modificano profondamente la struttura dei paesi, moltiplicandone le centralità e garantendo nuova accessibilità e visibilità agli spazi del welfare. Entro questa stagione possiamo collocare i progetti di Giuseppe e Alberto Samonà per il ridisegno del sistema degli spazi pubblici e collettivi di Cadoneghe, anche se appare evidente la loro relazione anche con la precedente fase di sperimentazione.

Fenomeni emergenti

L'affermarsi di pratiche spontanee di uso collettivo entro vasti ambiti territoriali come cave dismesse, argini di fiumi, strade agricole, fontanili, boschi, ex forti militari e molti altri spazi naturali, ha spinto più di recente amministrazioni locali e sovra locali a promuovere una nuova stagione di progetti e politiche per i servizi e le attrezzature collettive che introducono uno scarto radicale rispetto al passato nelle procedure tanto quanto nelle strutture territoriali coinvolte. Si tratta, infatti, sovente di interventi su spazi che interessano il territorio agricolo e comunque esterno ai centri urbani, che coinvolgono più enti locali (comuni, province, consorzi di bonifica, ministero della difesa, ecc.) e che di fatto “approfittano” di spazi già esistenti rendendoli accessibili attraverso percorsi ciclo-pedonali (non sempre continui) e altre piccole opere che cercano di reinventare tali luoghi con poche trasformazioni e utilizzando risorse relativamente contenute.

Nel loro insieme questi nuovi spazi del welfare rivendicano il territorio come bene comune, come spazio esterno ma non più estraneo alle dinamiche sociali dei centri abitati. Il territorio come “bene collettivo ecologico”, luogo dove la bassa soglia d'accesso consente l'esercizio e la formazione di diritti di cittadinanza.

Per queste ragioni possiamo dire che questi interventi si presentano come investimenti pubblici che cercano di ricapitalizzare un patrimonio territoriale già esistente: si tratta della costruzione di reti di piste ciclabili che mettono in valore numerosi e importanti elementi del paesaggio, il recupero e riconversione di molte cave come aree per la natura e il tempo libero, il recupero e la risignificazione di molti centri antichi che così diventano i nuovi salotti e luoghi di urbanità, ecc. Un processo sufficientemente esteso da renderlo fenomeno rilevante ed emergente.

Allo stesso tempo, osservando questi spazi possiamo dire di trovarci di fronte a nuove popolazioni che abitano il territorio veneto attraverso pratiche collettive e stili di vita diversi da quelli del passato, attribuendo nuovo senso collettivo agli spazi urbani e al paesaggio, eleggendo a centri della vita collettiva nuovi spazi o riattribuendo alle vecchie centralità un rinnovato senso civico.

Un'ulteriore riflessione può essere fatta osservando gli spazi del lavoro, dove è possibile rintracciare pratiche virtuose e innovative. Dopo una fase di intensa espansione, gli spazi dedicati al lavoro che hanno ritagliato sul territorio numerose enclaves monofunzionali, anche grazie alla loro buona accessibilità interna ed esterna e

L'ampia dotazione di parcheggi, si stanno rivelando negli anni recenti tessuti flessibili in cui si insinuano sempre più spesso servizi ed attrezzature per il tempo libero (palestre, piscine, campi per il gioco, piste ciclabili, mense aziendali, asili nido e scuole dell'infanzia, ecc.). Queste dinamiche tendono a configurare i luoghi del lavoro, le aree industriali, come spazi della compresenza se non addirittura dell'inclusione tra popolazioni diverse per censo, nazionalità, religione, ecc., differenziandosi dai molti settori residenziali e commerciali costruiti invece spesso sulla base di un'esplicita caratterizzazione sociale. Detto in maniera diversa, popolazioni che risiedono in quartieri socialmente (ed a volte etnicamente) diversi, nelle zone industriali trovano a condividere non solo il luogo di lavoro ma anche la mensa e numerose altre attrezzature.

Scenari

Muovendo dal presupposto che la città e il territorio contemporanei, anche nelle forme disperse e frammentate che caratterizzano il Veneto non rappresentano lo stato conclusivo di un lungo processo di modificazione e stratificazione, ma solamente una sua fase, risulta evidente come proprio la “crisi” che stiamo attraversando richieda un nuovo sforzo di immaginazione volto a definire futuri assetti territoriali. Nuovi assetti che, per quanto concerne lo specifico ambito degli spazi del welfare, devono certamente rispondere a criteri di sostenibilità (anche economica), ma soprattutto dimostrarsi maggiormente inclusivi, capaci di rispondere alle domande espresse da nuove popolazioni (immigrate e non) diventando al contempo sempre più elementi portanti dell'assetto territoriale complessivo: vere e proprie architetture e paesaggi del welfare, che aspirano non solo a essere contenitori/erogatori di un servizio ma anche più complessi fatti urbani.

In che modo quindi quest'articolato sistema di spazi del welfare, l'insieme di manufatti e aree collettive costruite nel corso di più di mezzo secolo può costituire il punto di partenza per una grande trasformazione del territorio veneto, per l'immissione di alcune sue parti e materiali entro nuovi cicli di vita? Quale ruolo possono svolgere nei contesti di dispersione insediativa (e nel Veneto in particolare) gli spazi del welfare? Possiamo immaginarli (nuovamente) come “semi” (Pavan 2004) di una diversa urbanità in cui l'accessibilità (Rifkin, 2000) rappresenti uno tra gli obiettivi imprescindibili, una proprietà degli insediamenti capace di qualificare la società locale nel suo complesso, definirne il grado di equità sociale e la relativa qualità della vita? (Borlini, Memo 2011)

Poter utilizzare gli spazi del welfare senza percepire limitazioni al proprio “diritto allo spazio”, non accontentandosi della loro presenza anche considerevole, lavorando per abbassare e ridurre le soglie di ingresso affinché essi siano visibili ed estesamente accessibili alle diverse popolazioni che vivono questo territorio, questo può essere un primo obiettivo.

La grande trasformazione proposta attraverso lo scenario “Veneto Welfare Space 2030: attrezzato e accessibile”, sta in un'idea semplice e apparentemente banale: che ogni abitante possa raggiungere a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici, in un tempo ragionevole (15/20 minuti) scuole elementari e medie, parchi giochi, spazi naturali, presidi sanitari, spazi sportivi, centri anziani, biblioteche e ludoteche, municipi e che ciò possa avvenire in tutta sicurezza e in condizioni confortevoli.

Risulta del tutto evidente che la questione da prendere in considerazione non riguarda l'aumento delle dotazioni (anche se talvolta ciò risulta ancora necessario), quanto la loro “accessibilità” intesa qui come strumento attraverso cui garantire “il diritto ad avere diritti” all'istruzione, alla salute al tempo libero, ecc. (Rodotà 2013). Nonostante la garanzia di un'equa presenza di servizi e attrezzature collettive dove poter istruirsi, svolgere pratiche sportive, essere curati, trascorre il proprio tempo libero in spazi adeguati, ecc. sia stato uno dei vessilli (standard) da difendere e supportare attraverso le politiche sociali ed urbane lungo tutto il Novecento, oggi è la loro accessibilità a dover essere garantita: lo spazio fisico, sociale, economico, finanche simbolico che circonda e rende accessibili gli spazi del welfare deve essere confortevole, sano e sicuro così che chiunque possa accedere ai servizi e alle attrezzature collettive senza alcun impedimento o imbarazzo perché chi sperimenta un accesso limitato a queste attività si trova in una condizione di svantaggio ed esclusione: di ingiustizia. (Feinstein 2010, Nussbaum 2011, Sen 2009, Soja 2010).

La cosa che ci sembra rilevante e fa assumere a queste ipotesi un carattere assai più generale di quanto non sembri a prima vista, è che immaginare come far aderire il territorio veneto a questa idea semplice ed elementare, facendo leva sulla importante struttura di spazi e attrezzature collettive esistenti, chiede di rimettere al centro l'ovvietà delle pratiche quotidiane, modificando radicalmente l'idea di accessibilità coltivata nei decenni recenti che si è sviluppata attraverso politiche infrastrutturali assai selettive, tese a privilegiare la mobilità carrabile e individuale a scapito di quella pedonale-ciclabile e collettiva, discriminando e sovente emarginando il vasto ed articolato insieme delle popolazioni più deboli e in difficoltà. Politiche che quindi di fatto hanno rifiutato di confrontarsi con le prestazioni richieste in tutte le “fasi della vita” (Mumford 1949)

Per fare ciò l'ipotesi di fondo è che la fitta trama di percorsi urbani e agricoli minori, gli argini dei canali e dei fiumi e tutto quell'insieme di percorsi che per lungo tempo ha costituito il supporto essenziale per il funzionamento di questo territorio e che durante gli importanti decenni dell'industrializzazione diffusa è diventato marginale, finanche rimosso dalle pratiche e dall'immaginario degli abitanti, ritorni a diventare il supporto essenziale per consentire l'abitabilità allargata di un “Terzo” Veneto attrezzato e accessibile. Un

territorio in cui, non escludendo dall’accesso a beni importanti anche chi ha difficoltà di utilizzo della mobilità privata, si favoriscono le occasioni di sociabilità (Southworth 2005): dove le scuole, le biblioteche e i parchi possono essere raggiunti a piedi o in bicicletta anche dai bambini senza dover essere accompagnati, dove i ragazzi e le ragazze possono tornare a casa dalla palestra o dal campo sportivo, dal cinema o dall’auditorium la sera tardi da soli e gli anziani possono raggiungere spazi collettivi in autonomia. (www.walkscore.com)

A ben guardare quindi, si tratta di interventi essenziali e indirettamente funzionali ad un ampio ventaglio di obiettivi.

- Assumere il criterio delle “3R” puntando sul riuso/riciclo degli spazi esistenti anche attraverso un loro utilizzo più articolato (Boeri 2013)
- Ridurre gli incidenti stradali con il loro peso sulla spesa sanitaria e migliorare la salute delle persone aumentando le distanze percorse a piedi e in bicicletta (Barp 2012)
- Contenere le spese per acquisto e manutenzioni di automobili a carico delle famiglie e la riduzione della congestione e delle emissioni di Co2. Se ricordiamo che, da dati recenti, ogni famiglia italiana in media spende ogni anno 7/8 mila Euro per mantenere i propri mezzi di trasporto privato (stima su dati Codacons che parla di 4.000 euro per ogni auto), possiamo dire che renderla “non necessaria” può non solo (e non tanto) ridurre le uscite delle famiglie, ma soprattutto indirizzarle verso attività diverse. Ad esempio: investire sull’istruzione dei figli o aiutarli ad avviare un’attività economica.

Si tratta quindi di partire dagli spazi del welfare avendo però uno sguardo e un obiettivo più ampio: l’avvio di una vasta e articolata modificazione, una trasformazione radicale del territorio che di fatto porta a verificarne e “misurare” la capacità di “resilienza”, a sondare la loro capacità di avviare nuovi processi evolutivi. (Newman 2009).

Bibliografia

- Bagnasco, A., Trigilia, C. (1984), *Società e politica nelle aree di piccola impresa. Il caso di Bassano*, Arsenale, Venezia
- Barp A. (2012), *Camminare fa bene alla salute*, il Poligrafo, Padova
- Boeri S. (2012), *Di più con meno*, il Saggiatore, Milano
- Borlini B. , Memo F. (2011), “Mobilità, accessibilità ed equità sociale”, Conferenza Espanet: *Innovare il welfare*, Milano
- Indovina F. (1990), (a cura di), *La città diffusa*, Daest, Venezia
- Magagnoli S. (2012), “La forma dell’acqua. Il welfare state italiano tra sostegno all’impresa e politiche abitative”, in Munarin, Martelliano 2012 op. cit.
- Munford L. (1949), “Planning for the Phases of Life”, in *The Town Planning Review*, vol XX, 1 april pag. 5-16
- Munarin S. , Tosi M.C., (2001), *Tracce di città*, F. Angeli Milano
- Munarin S. , Tosi M.C. (2012), *Gli spazi del welfare. Esperienze, luoghi e pratiche*, Quodlibet, Macerata
- Munarin S. , Martelliano V. (2012), *Spazi, storie e soggetti del welfare*, Gangemi, Roma
- Pavan L. (2004), *Cappai e Mainardis. Laboratorio veneziano*, Testo&imagine, Torino
- Rifkin J. (2000), *The Age of Access: How the Shift from Ownership to Access is Transforming Modern Life* Penguin Books, London
- Rodotà S. (2013), *Il diritto di avere diritti*, Laterza, Roma-Bari
- Feinstein S. (2010), *The Just City*, Cornell University Press, N. Y.
- Newman P. et al (2009), *Resilient Cities*, Island Press, London
- Nussbaum M. (2011), *Creating Capabilities. The Human Development Approach*, The Belknap press, Cambridge
- Sen A. (2009), *The Idea of Justice*, Harvard University Press, Cambridge Mass.
- Soja E. (2010), *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis
- Southworth M. (2005), “Designing the Walkable City”, *Journal of Urban Planning and Development* 131, 246
- Tosi M.C. (2009), “La fatica di abitare”, *Urbanistica* n. 139
- Viganò P. (2011), “Riciclare città”, in Marini S. Ciorra, P. (2011), *Re-cycle*, Electa, Milano