

# Intervenire nei territori della trasformazione

**Ri-avviare il cantiere interrotto della «grande trasformazione»: ri-conoscere nuovi paesaggi, lavorare per tessuti e componenti** | Massimo Carta, Fabio Lucchesi

**Infrastrutture verdi e morfologie urbane. Una proposta metodologica per l'area metropolitana di Napoli** | Emanuela Coppola, Valeria Vanella

**Palermo. Progettare la rigenerazione urbana** | Paolo Galuzzi, Piergiorgio Vitillo

**Ready-Made Urbano. Progetto ed estetica della città postmoderna** | Leonardo Garsia

**Infrastrutture per connettere lo spazio urbano** | Maria Leonardi

**Il piano urbanistico tra sostenibilità e resilienza. Nuovi concetti operativi e nuovi valori collettivi** | Irene Poli, Chiara Ravagnan



# Ri-avviare il cantiere interrotto della «grande trasformazione»: ri-conoscere nuovi paesaggi, lavorare per tessuti e componenti

**Massimo Carta**

MHC, spin-off accademico Università degli Studi di Firenze  
Email: [carta.massimo@gmail.com](mailto:carta.massimo@gmail.com)

**Fabio Lucchesi**

Università degli Studi di Firenze  
DIDA - Dipartimento di Architettura  
Email: [fabio.lucchesi@unifi.it](mailto:fabio.lucchesi@unifi.it)

## Abstract

Il contributo affronta alcuni temi del Convegno delineando un'immagine suggestiva e 'operazionale' del territorio italiano, rappresentandolo come un *cantiere interrotto* entro il quale si è in qualche modo cristallizzata quella incompiuta *grande trasformazione* avviata nel secondo dopoguerra con paradigmi e procedimenti che solo con molta difficoltà e parzialmente hanno saputo risolvere le notevoli criticità o raggiungere gli obiettivi che si erano preposti. L'immagine del *cantiere interrotto*, se è utile a ordinare un'analisi su cosa non abbia funzionato nella pianificazione in Italia, a focalizzare meglio le differenze di velocità tra l'emergere di esigenze portate dalla modernità e le risposte disciplinari a queste esigenze, è tesa al raggiungimento di alcuni obiettivi:

- (i) alla descrizione, riconoscimento o scoperta di *nuovi paesaggi* non più valutati solo alla luce della loro corrispondenza a modelli del passato;
- (ii) a individuare azioni disciplinari pertinenti e orientate all'intervento sull'esistente reinterpretato, nel tentativo di restituirgli senso.

**Parole chiave:** urban renewal, sprawl, open spaces



Figura 1 | Un esempio di manomissione e abbandono di uno dei tanti centri storici minori: Mamoiada, provincia di Nuoro., Foto di Massimo Carta

## 1 | Introduzione. Un Paese mal costruito

I segni fisici dell'azione trasformativa *inconclusa* che sono leggibili in Italia nei tanti e differenziati luoghi della contemporaneità (Munarin, Velo 2016) compongono l'immagine di un Paese che in tanti suoi contesti (non solo meridionali) appare *mal costruito*, i cui diversi orizzonti progettuali posti alla base della sua 'grande trasformazione' (Turri 1998) non sono stati appieno raggiunti (Secchi 2005). Di più: una certa

letteratura che riflette criticamente su questa fase della modernità (Berman 1982) mette in evidenza la difficoltà di costruire se non addirittura di immaginare una nozione certa di 'compiutezza'.



Figura 2 | Sono molti i luoghi costruiti all'interno delle aree urbane consolidate che hanno bisogno di nuovo senso. Qui, stazione dei bus all'interno del centro storico di Oristano. Foto di Massimo Carta.

È evidente che la galassia delle operazioni di modificazione di un palinsesto spesso millenario che abbisognava di radicali reinterpretazioni (alle varie scale) non abbia corrisposto sempre a progetti coerenti con un chiaro quadro di riferimento, comunque espresso; semmai diverse progettualità tra loro confliggenti si sono mostrate nel medio-lungo periodo poco consapevoli delle conseguenze delle trasformazioni da esse stesse proposte (Bozzuto, Costa et al. 2009). In Italia, alcuni tentativi di coordinamento delle politiche territoriali sono stati portati avanti da recenti piani paesaggistici di ultima generazione (De Luca 2014a; De Luca 2014b), i quali sono stati interpretati come costruzione di quadri strutturali regionali attraverso cui regolare le azioni diffuse di modificazione. Questa è forse una delle risposte tentative più articolate e interessanti, anche se non priva di ambiguità, al problema della gestione delle 'incompletezze', dei 'buchi' paesaggistici e territoriali enormemente evidenti.

Lo sforzo di definire, attraverso letture e campi di operatività differenti, dei quadri strategici di coerenza generale entro i quali ipotizzare e 'accordare' le *tattiche* di trasformazioni minute è un'urgenza pressante della nostra azione disciplinare. È infatti inarrestabile e nel suo complesso imponente, il lavoro di 'amministrazione urbanistica' degli uffici tecnici delle migliaia di comuni italiani, che debbono adeguare incrementalmente e spesso non in modo integrato le dotazioni insediative dei loro territori per tentare di rispondere alle diverse pressanti dinamiche di cambiamento, senza poterle governare o dirigere, spesso anzi subendole.

Come orientare queste incessanti trasformazioni variamente dimensionate? Qual è nello specifico, il contributo più proprio e pertinente che la disciplina urbanistica può dare al problema della restituzione di un'*immagine operativa* dell'insediamento esistente? Come ipotizzare un'azione piena di *retrofitting* delle città e dei territori contemporanei, agendo coerentemente sulle singole componenti? Quale può essere la cifra interpretativa del 'non finito' territoriale sul quale si pretende di intervenire? Che peso e rilevanza dare agli 'indizi' colti nell'osservazione non sistematica, al *sampling*, con il quale molti di noi guardano al territorio (Petti 2002)? Quali sono le minime 'prestazioni' funzionali, sociali, economiche, paesaggistiche che occorre raggiungere in un quadro insediativo così definito, e come valutarle?



Figura 3 | La variazione dell'uso e del significato dello spazio urbano investe anche le città più note, come Firenze.  
Foto di Massimo Carta

## 2 | Il cantiere interrotto della grande trasformazione

La 'grande trasformazione' è tutt'ora drammaticamente incompleta: avviata nel secondo dopoguerra e continuata, con ritmi alterni, almeno fino agli anni '10 del XXI secolo (Lanzani 2003; Lanzani 2011; Lanzani e Pasqui 2011), pare essersi cristallizzata nelle forme di quello che abbiamo definito 'cantiere interrotto': la disciplina urbanistica ha avviato la sistematizzazione di molteplici *survey* di questo cantiere, usando la propria capacità di mettere insieme quadri conoscitivi utili su aspetti condivisi (come la contabilizzazione del suolo consumato) al fine di focalizzare le necessità di completamento e riparazione degli elementi 'non funzionanti' della città e dei territori che non hanno cessato di essere sottoposti a differenti e specifiche dinamiche di trasformazione, ma che si trovano oggi in una situazione di *impasse* rispetto alla velocissima dinamicità dei sessanta anni precedenti. Questo rallentamento consente forse di riconsiderarne lucidamente l'assetto e le possibilità di cambiamento.

Il *malfunzionamento*, oltre che in un problema di giustizia sociale (Secchi 2013), si può riconoscere (i) nel difficile accesso alla casa complicato dalla complessità crescente della composizione demografica e sociale, (ii) negli irrisolti problemi ambientali (di conservazione e tutela degli ambienti naturali e legati alle qualità 'estetiche' ed ecologiche del complesso sistema insediativo del Bel Paese), (iii) nell'urgenza sempre più evidente di lavorare su *sicurezza* e *resilienza*, che non può essere una risposta ingegneristica a problemi prestazionali, ma deve essere ampiamente urbanistica e umanistica.

L'incompletezza di questo 'cantiere' è una opportunità, poiché ci consente di immaginare azioni effettive di aggiustamento: non si tratta di ricostruire 'la macchina', ma di intervenire su alcuni suoi ingranaggi per permetterne il miglior funzionamento.

Tuttavia l'osservazione mostra come in questi anni si sono accumulate tattiche inconcludenti di cattiva distribuzione delle forze della trasformazione che sono state concentrate spesso a dilapidare il valore di aree del Paese (come la mai sventata edificazione dei contesti costieri e dei versanti collinari, o l'eccessiva edificazione nell'agro dietro pretesti di innalzamento delle capacità produttive agricole, o di inspessimento dei margini dell'urbanizzato). Si tratta dunque di tutelare la risorsa rinunciando a un quadro strategico fissato una volta per sempre.

## 3 | Ri-conoscere i nuovi paesaggi

Gran parte della tumultuosa crescita insediativa del secondo dopoguerra si è imposta per aggiunte e addizioni successive a strutture territoriali consolidate di lunga durata, sospinta anche da un'attività edilizia che ha rappresentato in molte Regioni la principale modalità di accumulo delle risorse economiche delle famiglie (Mazza 1997); non si è andati per il sottile, colonizzando territori prima non interessati dall'edilizia, e si sono ingrossati i confini urbani di tante città, cittadine e paesi, basandosi sulla progressiva

ramificazione di una rete stradale capillare eccezionalmente estesa ancorché funzionalmente non adeguata, utile all'affermarsi imperativo dei mezzi di trasporto privati individuali.

Le letture critiche della città dispersa in Italia non mancano (Agnoletti, Giovannoni et al. 2014), incluse le letture della distribuzione e del senso dell'eccessivo consumo di suolo inteso come indicatore trasversale necessario alla misurazione di tante di queste criticità territoriali (Perrone e Zetti 2010). Ragionare sul cattivo funzionamento delle forme dell'insediamento disperso contemporaneo comporta anche una riflessione sul ruolo strutturale svolto dagli assetti storici originari. Ad esempio, paradossalmente (Secchi 2011), la città dispersa mostra di funzionare peggio nelle sue parti più consolidate, più in relazione ai centri storici e minori, ad esempio, che non laddove assume le forme più riconoscibili e archetipiche che le sono proprie ('la villettopoli', la sequenza dei 'capannoncini', etc.). Qui la qualità di vita che garantisce e la dotazione di servizi e spazi per l'abitare corrisponde a standard elevati; qui è a volte presente una certa minima logica di efficienza insediativa (entro la città dispersa, e in forza della dispersione, sono state possibili incredibili prestazioni funzionali produttive, come nel Veneto, nei distretti dell'Italia centrale...).

Per tentare di dare alcune direzioni alle tattiche di riparazione, si può considerare il 'paesaggio', la sua capacità di essere trasversale a diverse discipline: vale la pena di puntare un faro su alcuni recenti piani paesaggistici di ultima generazione, che hanno tentato di costruire dei quadri strutturali regionali che potrebbero essere utilizzati per regolare le azioni diffuse di modificazione *per aggiustamento*. Questi piani, recentemente redatti secondo la Convenzione Europea del paesaggio e il Codice del Paesaggio, vogliono essere un tentativo di risposta, forse perfezionabile, al problema del 'cantiere interrotto' dell'urbanizzazione in Italia, nella concentrazione e nella dispersione, con i suoi traumi, le sue cesure, i suoi problemi irrisolti, i suoi messaggi contraddittori, i suoi problemi ambientali, paesaggistici, territoriali e funzionali.

Diversi gli approcci, finora. Il PPR sardo del 2006 (Zoppi 2015) è un piano parziale, 'emergenziale' e conservativo, che si basa su poche e chiare regole: si scelse di limitare drasticamente gli insediamenti turistici costieri e di permettere espansioni urbanistiche solo in continuità agli insediamenti esistenti. Si può già trarre un bilancio controverso, per il fatto che esiste una grande resistenza dei comuni costieri ad adeguare i loro PUC. Il PPTR Pugliese del 2015, essendo anche un piano con valenza territoriale, è molto ambizioso, propositivo, fortemente orientato al progetto, e si articola in 5 scenari progettuali tematici: è stato profetico nel prevedere (nel suo documento programmatico del 2007) la necessità di cambiare modello di sviluppo (Carta 2011; Magnaghi 2011; Pace 2016), e occorre monitorarne l'attuazione per verificarne l'efficacia, specialmente nella gestione del rapporto città/campagna. Il Piano paesaggistico toscano del 2015 (Marson 2016), impostato sulla scia del PPTR Pugliese (Poli 2012), completa il PIT regionale, e in mezzo a molte confusioni, con linguaggio gergale e un apparato redazionale pletorico, ha il pregio, nel combinato disposto con la nuova legge regionale sul governo del territorio, del 2014, di puntare decisamente al controllo delle espansioni urbane, imponendo di tracciare il loro limite<sup>1</sup>. Quella dei piani paesaggistici è dunque una delle risposte possibili alle questioni poste dalle forme contemporanee dell'espansione dell'urbanizzazione, da intendere, quest'ultima, come macro-problema che tanti altri problemi include.

Converrebbe assegnare un ruolo adeguato, nel racconto della 'grande trasformazione' del territorio italiano, al tema della velocità del cambiamento, e al differenziale che separa i tempi di evoluzione dei sistemi produttivi da quelli degli assetti insediativi. Misurando la velocità di espansione degli insediamenti si evidenzerebbero, all'ingrosso, tre fasi (Lucchesi 2012): la prima, da collocare tra il secondo dopoguerra e la metà degli anni '70, è la più tumultuosa, e coincide con la 'discesa a valle' della popolazione che transita dal settore primario all'industria; la seconda, più lenta e caratterizzata dalla 'grana grossa' di densità insediative assai più basse, insegue la transizione post-industriale; la terza, collocabile a partire dall'ultimo scorcio del secolo scorso, sembra riprendere vigore, ma manca di un legame di ragionevole correlazione con la congiuntura economica. Gli assetti insediativi si evolvono inseguendo eventi in evoluzione troppo rapida e scontano un costante destino di obsolescenza.

---

<sup>1</sup> Nella logica della riparazione per parti il Piano toscano dedica uno dei suoi allegati alle modalità di intervento sui tessuti della città contemporanea, caratterizzati da quella incompletezza tipica del 'cantiere interrotto', per come presentato in questo saggio. Cfr. Carta M. 2016, The Landscape plan of the Tuscan Region: Identification, Role and Project of the In-between Spaces. European Symposium on Research in Architecture and Urban Design (EURAU2016): In Between Scales, Bucharest, RO. L'allegato (Allegato 2 - Linee guida per la riqualificazione paesaggistica dei tessuti urbanizzati della città contemporanea) è accessibile dal seguente URL: <http://www.regione.toscana.it/-/piano-di-indirizzo-territoriale-con-valenza-di-piano-paesaggistico>.

#### 4 | Un cantiere diffuso: intervenire su tessuti e componenti

Se è dunque questione di accordare le trasformazioni entro strutture territoriali pertinenti, è anche questione di orientare le trasformazioni complessive, molecolari e diffuse, verso una serie di obiettivi comuni che sappiano interpretare l'esistente (Fabian, Giannotti et al. 2012). I territori della città contemporanea sono deposito di una grande mole di materiali che possiamo individuare come *scarti* propri del processo di ricostruzione strutturale. In questa categoria vanno raccolti elementi anche molto diversi: da una parte i prodotti già obsoleti di recente costruzione, dall'altra anche elementi di lunga durata, la cui funzione è venuta meno in seguito all'introduzione di nuove condizioni, come i centri storici. Così, il territorio variamente urbanizzato del nostro Paese è caratterizzato da parti costruite non più abitate, 'male abitate', o mai abitate, non più funzionanti o che non hanno mai *funzionato*, che sono in vario modo divenute obsolete, e che non possiedono caratteri di pregio perché non sono pregiate dal punto di vista costruttivo, o non veicolano più alcun sistema di valori condiviso.

Un indicatore basilico e rilevante del lavoro di *retrofitting* da coordinare nelle diverse situazioni locali, è ad esempio la mole di edifici frutto dei diversi 'cicli edilizi' (Cresme 2016) che si sono succeduti nel nostro Paese, che presentano per larghe parti, chiari segni di obsolescenza o di necessità di reinterpretazione (Zanfi 2014).

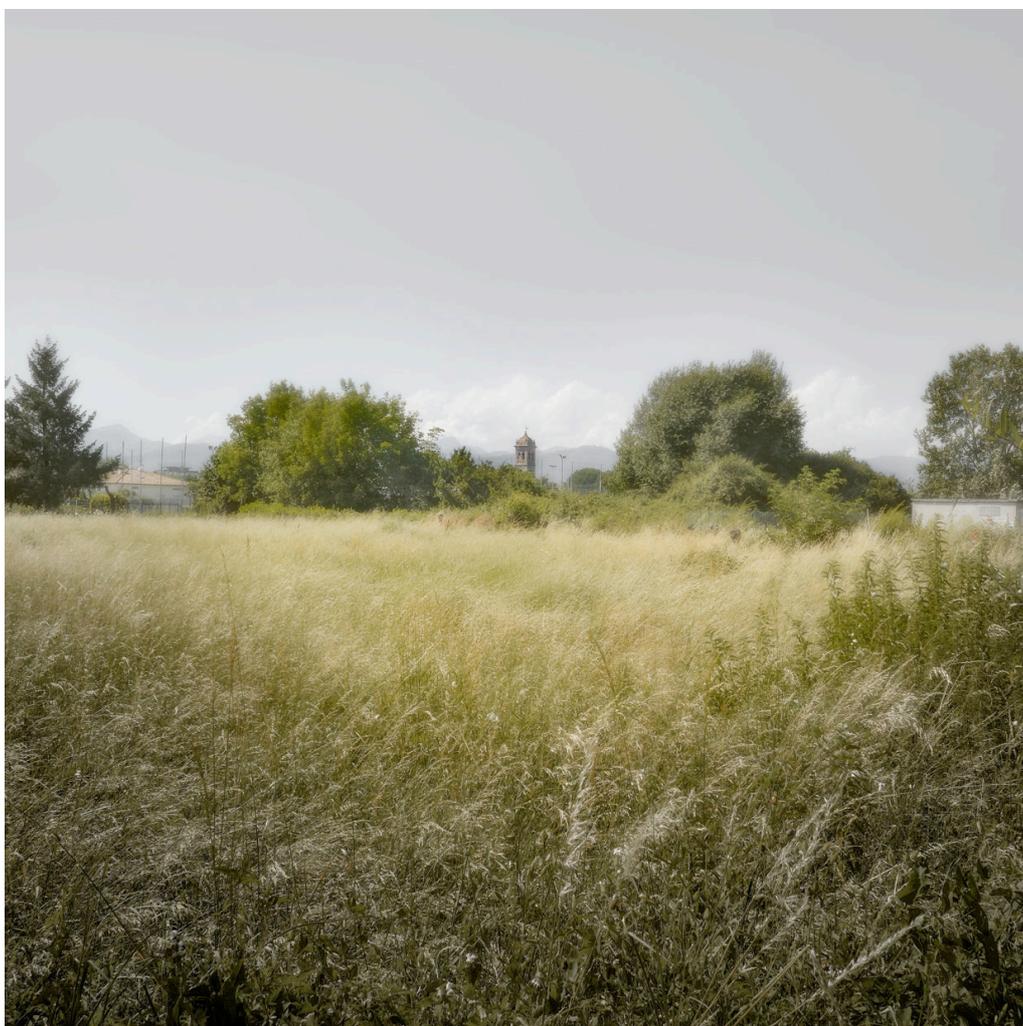


Figura 4 | Gli spazi periurbani *in-between* costituiscono un enorme deposito di valori, anche estetici, non completamente espresso. Qui la Piana di Lucca. Foto di Fabio Lucchesi

Ma il nostro paese è anche pieno di *brani* o *brandelli in-between*: è disseminato da elementi che incrociano aree di obsolescenza, e che sono individuati nei termini emersi dal più recente dibattito disciplinare, ponendo sfide interpretative nuove: sono ad esempio i *junkspace* (Koolhaas 2006); sono *drosscape*, i paesaggi dello scarto (Berger 2006), sono le *wasteland* (Maciocco 2000), sono il *terzo paesaggio* (Clément 2005), sono gli *in-between spaces* (cfr. atti EURAU 2016), sono 'spazi indecisi' (<http://www.spaziindecisi.it>). Ci sono

anche dei brani di paesaggi che possono addirittura trovare un loro senso *nell'abbandono* (Merlini 2014). Ciò implica un approccio più ordinario alla demolizione (Infussi, Orsenigo 2008) e la possibilità di una peculiare interpretazione di alcuni luoghi abbandonati, specie entro la città diffusa, ovvero di «immaginarli come spazi collettivi confidando sul loro essere una pausa e un intervallo tra le maglie di un'urbanizzazione che in molte parti del paese si è fatta via via più coprente e, nello stesso tempo, un luogo aperto all'attraversamento, alla compresenza di pratiche diverse, allo stare con altri» (Merlini 2014). Dentro le dinamiche degli scarti e dell'abbandono paiono ad esempio piombati tanti dei centri storici minori irrimediabilmente deboli, che non è possibile recuperare.



Figura 5 | L'interruzione del cantiere dello spazio pubblico. Versilia. Foto di Fabio Lucchesi

## 4 | Conclusioni

### 4.1 | Una nuova stagione del riuso

Condividere un *progetto per il cantiere interrotto* (Calafati 2014) implica la capacità di ri-conoscere le ‘mosse’ di completamento di questo grande cantiere, la necessità di ri-conoscere i nuovi paesaggi contemporanei dai segni fisici e immateriali depositati sul territorio, la capacità di rendere efficace e pertinente la propria azione specifica di urbanisti, con i propri saperi e portati disciplinari, attraverso la previsione e l'accompagnamento verso pratiche diffuse e capillari.

In questo sforzo di individuazione di nuovi paesaggi, deve essere posta particolare attenzione al mutamento delle *destinazioni d'uso*, ovvero delle diverse e mutate vocazioni di grandi parti del patrimonio costruito (e non costruito) del paese, che è sottoposto a dinamiche di cambiamento di interpretazione e percezione importanti. Per fare solo un esempio, cambiamenti lenti e continui interessano i tessuti delle città d'arte, o dei centri storici e minori più pregiati, che assistono alla diffusione di modalità di accoglienza turistica nuove, condivise, gestite con gli strumenti della *sharing economy* (o consumo collaborativo) totalmente al di fuori della sfera degli strumenti urbanistici, ma che hanno consentito l'insorgere di nuove

forme di utilizzo del patrimonio abitativo attraverso modalità di accoglienza turistica e di significazione di luoghi (Guttentag 2015).

#### 4.2 | Includere nel progetto gli spazi *in-between*

Oltre a questi esempi molecolari di cambiamento dell'insediamento e del patrimonio edilizio privato, un esempio interessante sono i brani dei territori aperti e/o agricoli interclusi nelle concretizzazioni dell'urbanizzazione incrementale (Carta e Lucchesi 2010): si tratta di spazi attorno ai quali è cresciuta molto l'attenzione della disciplina, ma ai quali manca una azione reale di ri-costruzione di senso: a causa della sempre maggiore condivisione del loro valore *ordinatore*, di limite all'espansione per aggiunta delle urbanizzazioni esistenti, sono spazi di per sé pregiati che possono assumere valori e funzioni nuove, ri-significate, per esempio attraverso la nozione di *ecosystem services*, in cui convivono elementi diversi: in primo luogo i richiami al valore di resilienza connessi a questi spazi, per il loro contributo alla mitigazione del rischio idrogeologico, al miglioramento climatico e microclimatico, al supporto alla biodiversità; ma insieme un deposito di opportunità e di valori, anche estetici, per elevare la qualità di una urbanità sempre più pervasiva e flessibile (Rovai, Agostini et al. 2013; Guttentag 2015; M.Rovai, Fastelli et al. 2015).

#### Attribuzioni

Il saggio è stato discusso e sviluppato da entrambi gli autori, tuttavia la redazione dei § 2, 4, 4.1 è di Massimo Carta, la redazione di § 1, 3, 4.2 è di Fabio Lucchesi.

#### Riferimenti bibliografici

- Agnoletti C., Giovannoni G. e Innocenti R. (2014), "La dispersione insediativa tra urbanistica e scienze sociali. L'urbanistica italiana nel mondo", *Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Berger A. (2006), *Drossscape: Wasting Land In Urban America*, Princeton Architectural Press, New York.
- Berman M. (1982), *Tutto ciò che è solido svanisce nell'aria. L'esperienza della modernità*, Laterza, Roma-Bari.
- Bozzuto P., Costa A., Fabian L., Pellegrini P. (2009), *Storie del futuro. Gli scenari nella progettazione del territorio*, Officina Edizioni, Roma.
- Calafati A. G., a cura di, (2014), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Carta M. 2011, "Figure e regole per il paesaggio pugliese", in *Urbanistica*, n. 147, pp. 26-28.
- Carta M. (2016), "The Landscape plan of the Tuscan Region: Identification, Role and Project of the In-between Spaces", *European Symposium on Research in Architecture and Urban Design (EURAU2016): In Between Scales*, Bucharest, RO.
- Carta M. e Lucchesi F. (2010), "The identity of rural landscapes. A methodological experimental study for the Territorial Landscape Plan for the Region of Puglia", *Living Landscape. The European Landscape Convention in research perspective*, Firenze, Bandecchi e Vivaldi.
- Clément G. (2005), *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- Cresme (2016), *Il mercato delle costruzioni 2016, XXIII rapporto congiunturale e previsionale* Cresme
- De Luca G. (2014a), "A che punto siamo con la pianificazione regionale territoriale e paesaggistica? (parte prima)", *Urbanistica Informazioni*, n. 258, pp.7-79.
- De Luca G. (2014b), "A che punto siamo con la pianificazione regionale territoriale e paesaggistica? (parte seconda)", *Urbanistica Informazioni*, n. 259, pp. 10-11.
- Fabian L., Giannotti E., Viganò P., a cura di, 2012, *Recycling City. Lyfecycle, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni, Venezia.
- Guttentag D. (2015), "Airbnb: disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector", *Current Issues in Tourism*, vol. 18, no.12, pp. 1192-1217.
- Infussi F. e Orsenigo G. (2008), "Progetto di demolizione. Viaggio ai confini del moderno", *Territorio*, n.45, pp. 9-62.
- Koolhaas R. (2006), *Junkspace*, Quodlibet, Macerata.
- Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma.
- Lanzani A. (2011), *Il cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Carocci, Roma.
- Lanzani A. e Pasqui G. (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, Franco Angeli, Milano.
- Magnaghi A. (2011), "La via pugliese alla pianificazione del paesaggio", *Urbanistica*, n. 147, pp. 8-19.
- Marson A., a cura di, (2016), *La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il piano della Toscana*. Grandi Opere, Laterza, Roma-Bari.
- Mazza L. (1997), *Trasformazioni del piano*, Franco Angeli, Milano.

- Merlini C. (2014), “Un nuovo viaggio nella «città diffusa»: spazi aperti, dotazioni pubbliche, infrastrutture come primi elementi di riqualificazione”, in *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, A. G. Calafati, Donzelli, Roma, pp. 203-226.
- Munarin S., Velo L., (a cura di, 2016), *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Donzelli, Roma.
- Pace F. (2016), “Il nuovo Piano paesaggistico alla prova dei fatti”, *Urbanistica Informazioni*, n. 266, pp.23-25.
- Perrone C. e Zetti I., (a cura di, 2010), *Il valore della terra. Teoria e applicazioni per il dimensionamento della pianificazione territoriale. Uomo, ambiente, sviluppo*, Franco Angeli, Milano.
- Petti A. (2002), “New Territories. Intervista a Bernardo Secchi e Paola Viganò”, *Architettura.it*, disponibile su: <http://architettura.it/files/20021215/>
- Poli D. (2012), *Regole e progetti per il paesaggio. Verso il nuovo piano paesaggistico della Toscana*, Firenze University Press Firenze.
- Rovai M., Fastelli L., Lucchesi F. et al. (2015), “Strategie per il contenimento del consumo di suolo: qualificare il valore degli spazi aperti attraverso un indicatore multidimensionale”, *Recuperiamo terreno*, Milano, ISPRA.
- Rovai M., Agostini D., Carta M. et al. (2013), “Un indicatore multidimensionale per la valutazione della distribuzione spaziale dei servizi agro-ecosistemici nei territori periurbani”, *17a Conferenza Nazionale ASITA*, 5 – 7 novembre 2013, Riva del Garda.
- Secchi B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari.
- Secchi B. (2011), *Tra Letteratura e Urbanistica. Between Literature and Urbanism*, Giavedoni, Pordenone.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Turri E. (1998), *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia.
- Zanfi F. (2014), “Le case del boom nella città contemporanea”, in *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, A. G. Calafati, Donzelli, Roma, pp. 203-226.
- Zoppi C. (2015), “La difficile attuazione del Piano paesaggistico regionale della Sardegna”, *Urbanistica Informazioni*, n. 259, pp. 36-38.

# Infrastrutture verdi e morfologie urbane. Una proposta metodologica per l'area metropolitana di Napoli

**Emanuela Coppola**

Università degli Studi di Napoli Federico II  
DIARC - Dipartimento di Architettura Università Federico II di Napoli  
*ecoppola@unina.it*

**Valeria Vanella**

Città Metropolitana di Napoli  
Area Pianificazione Territoriale di Coordinamento - Direzione Pianificazione Territoriale  
*vavanella@cittametropolitana.na.it*

## **Abstract**

Lo studio per il progetto di Rete Ecologica dell'area metropolitana di Napoli parte da un'analisi dei fattori di criticità evidenziati nella Carta sulla frammentazione del territorio rurale e aperto. Data l'elevata e complessa urbanizzazione di questa area metropolitana, il progetto di rete ecologica è inteso come costruzione di una infrastruttura verde che guarda all'ambito urbano e non solo, esclusivamente, a quello ecologico-agricolo. Questo paper avanza una proposta metodologica per la costruzione dell'infrastruttura verde basata sulle strategie territoriali e sull'analisi delle morfologie urbane. In quest'ottica il tema del "non costruito" diventa una opportunità di riqualificazione ecologica per gli insediamenti urbani, laddove il ricorso a specifiche morfologie e il riferimento a linee-guida e a norme tecniche di attuazione può determinare una reale trasformazione degli spazi pubblici urbani.

**Parole chiave:** infrastruttura verde, morfologie urbane, cambiamenti climatici

## **Introduzione**

La Strategia Nazionale per la conservazione della Biodiversità (SNB, 2010) nel discostarsi da un puro approccio di tipo conservazionistico, individua differenti obiettivi concorrenti e priorità di intervento. Per le aree urbane - dove si concentrano le pressioni più forti sugli ecosistemi dovute a vari fattori, tra i quali la frammentazione degli spazi naturali, l'inquinamento e l'effetto delle isole di calore - la SNB indica la necessità di integrare nella pianificazione territoriale politiche di mantenimento della continuità ecologica e di limitazione del consumo di suolo non antropizzato, anche attraverso la valorizzazione delle aree verdi e la riqualificazione degli ecosistemi urbani. In tale ottica dovranno essere sviluppati i nuovi piani territoriali, e in particolare quelli relativi alle aree metropolitane, dove ancora più diffuse si presentano le minacce e le criticità per la conservazione della biodiversità. La SNB promuove un'integrazione dei regolamenti edilizi che assicuri processi di riqualificazione residenziale e rigenerazione ecologica nei contesti antropizzati, che contempli anche gli aspetti vegetazionali.

## **1. Strategie territoriali per la costruzione di una rete ecologica nell'area metropolitana di Napoli**

L'area metropolitana di Napoli è un territorio dove sono particolarmente evidenti le problematiche e le criticità sopra indicate, che possono negativamente influenzare la costruzione della Rete Ecologica. Sono noti i processi disordinati e spesso abusivi di urbanizzazione e gli effetti cumulativi di comportamenti antropici dannosi, tra cui la dispersione di rifiuti, la diffusione di discariche illegali, i prelievi idrici incontrollati, l'abuso di fertilizzanti e fitofarmaci. La trasformazione del territorio da un uso naturale, caratterizzato da boschi e aree umide, ad uno semi-naturale, vale a dire agricolo, e infine artificiale, determina la perdita irreversibile di suolo fertile, oltre a causare ulteriori impatti negativi quali la frammentazione, la riduzione della biodiversità, le alterazioni del ciclo idrogeologico e le modificazioni microclimatiche. (Regione Campania, ARPAC, Relazione sullo stato dell'Ambiente in Campania, 2009).

La crescita delle aree urbane e delle relative infrastrutture determina anche un aumento del fabbisogno di trasporto e del consumo di energia, con conseguenze sull'inquinamento acustico, le emissioni d'inquinanti atmosferici e di gas serra.

L'analisi delle informazioni geografiche e dei dati territoriali disponibili in rete, e in particolare la lettura del consumo di suolo agricolo basata sulla CUAS 2007, evidenzia una presenza media di aree urbanizzate di circa il 30% dell'intera superficie territoriale, ma raggiunge in alcuni territori il 50-60% fino ai picchi del 98% nell'area a nord-est di Napoli. Un ulteriore elemento di criticità deriva poi dall'elevato grado di frammentazione delle aree

naturali e seminaturali, rappresentato nella figura 1, ovvero dal progressivo isolamento delle aree naturali, con il conseguente impatto negativo sulla conservazione della biodiversità in questo territorio.

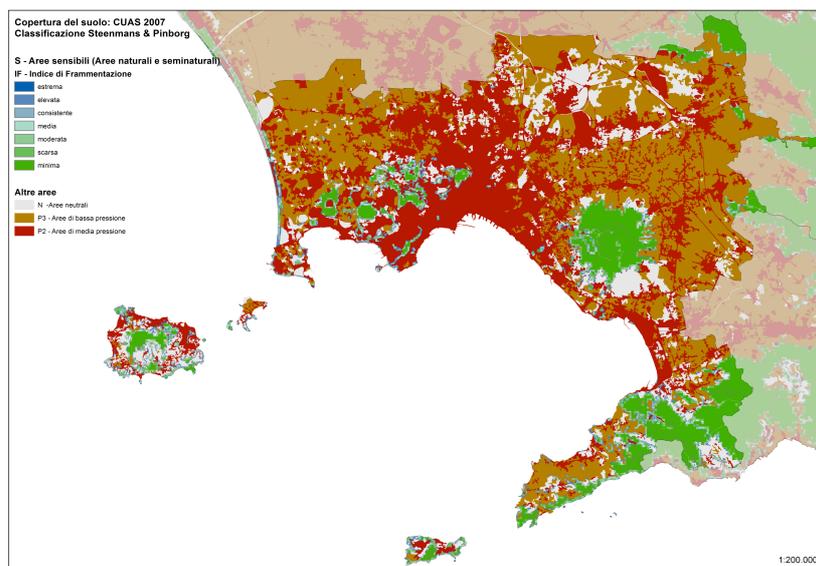


Figura 1 | Analisi della frammentazione delle aree naturali e seminaturali  
Fonte: Elaborazione della CUAS 2007

Le sperimentazioni condotte attraverso nuovi strumenti di analisi, quali il Soil Monitor messo a punto dal CRISP (Università degli studi di Napoli Federico II e CNR), finalizzati al monitoraggio e alla valutazione del consumo di suolo su tutto il territorio nazionale, hanno confermato la tendenza al consumo di suolo e alla frammentazione delle aree naturali quali principali fenomeni di questo territorio.

In un contesto così caratterizzato diventa obiettivo fondamentale della pianificazione territoriale il contenimento del consumo di suolo e la realizzazione di una infrastrutturazione ambientale dell'intero territorio, destinata ad assicurare le condizioni di un sviluppo sostenibile, sia ambientalmente che culturalmente, attraverso la connessione tra il sistema dei beni culturali, la rete infrastrutturale e la rete ecologica.

Nel caso del PTC della Città metropolitana di Napoli la strategia di fondo è finalizzata alla conservazione e valorizzazione delle residue aree naturali e semi-naturali e, più in generale, alla valorizzazione del paesaggio e all'intreccio dell'insediamento umano con una rete di naturalità diffusa indirizzando la costruzione della Rete Ecologica verso funzioni assai più complesse di quelle strettamente biologiche per tentare di rispondere a domande di fruizione paesistica, qualità estetica, ricreazione e arricchimento culturale, compenetrandosi con le dense trame dei percorsi e delle relazioni storiche, archeologiche, culturali che hanno nei secoli modellato il territorio napoletano.

La costruzione di una infrastruttura verde urbana si configura come una vera e propria azione di mitigazione del contenimento del consumo di suolo, così come prescritto dalle Linee guida sul suolo dell'Unione Europea (2006). Il recupero e la realizzazione dei segmenti di connessione, fisica e biologica, fra gli ambienti naturali diviene l'azione prioritaria da mettere in campo per ridurre la frammentazione degli ambienti naturali e per favorire la costruzione di una rete ecologica i cui corridoi siano individuati, anche e soprattutto in ambito urbano, sia come aree da riqualificare che da costruire ex novo.

Per rendere attuabile un progetto di infrastruttura verde in questo contesto è necessario garantire, attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica, un equilibrio stabile fra sistema agricolo, sistema delle risorse naturali e sistema urbano. Il PTC della Città Metropolitana di Napoli delinea a questo scopo specifici indirizzi di localizzazione dei nuovi insediamenti, da individuare a margine o entro siti già insediati e preferibilmente connessi alle reti del trasporto pubblico, secondo vari livelli di priorità che vanno dal riutilizzo di aree ed edifici dismessi fino a processi di consolidamento e ristrutturazione urbanistica in zone urbane a densità abitative basse. Un ulteriore criterio da utilizzare nei casi in cui sia necessario prevedere nuova urbanizzazione nelle aree agricole è quello della definizione netta dei margini per evitare fenomeni di sprawl.

Negli strumenti di pianificazione territoriale è importante individuare le aree dove più si concentrano le pressioni edificatorie e di trasformazione per usi extra-agricoli e dove più forti sono i rischi di compromissione della qualità ambientale. In queste aree, oggetto di salvaguardia e ripristino dei servizi ecosistemici, sia prettamente ecologici (rigenerazione aria, acqua, suolo) che culturali, si dovranno attivare azioni di riduzione delle pressioni urbane sulle attività produttive agricole, di tutela e arricchimento delle presenze naturali e del paesaggio, di

creazione e valorizzazione di spazi di fruizione ricreativa e di rigenerazione ecologica. Nel PTC di Napoli tali aree vengono denominate aree agricole periurbane e costituiscono uno degli elementi chiave per la costruzione della rete ecologica. In un processo integrato di pianificazione sostenibile, le strategie territoriali finalizzate alla riqualificazione ecologica degli insediamenti esistenti possono declinarsi, a scala locale, attraverso linee guida e norme tecniche atte ad innescare una trasformazione degli spazi pubblici urbani e delle aree libere residuali.

## 2. Norme edilizie e indicatori ecologici per attuare la costruzione di una rete ecologica: gli indici BFF e RIE a confronto

Le premesse metodologiche all'individuazione di norme e linee guida sono mutuata dalla Ricerca FARO 2010 "Spazi aperti urbani resilienti alle acque meteoriche in regime di cambiamenti climatici" di M.F. Palestino dell'Università Federico II di Napoli - ed in particolare dallo studio sugli aspetti morfologici condotto da Berruti G., Coppola E. e Moccia F.D. "Urban morphology and ecological water-centered design in Mediterranean areas", oltre che dal testo *Infrastrutture sostenibili urbane* (Coppola, 2016).

Per ciascun tipo morfologico dello 'zoning idropoietico', descritto negli scritti sopra citati, verranno correlati due indici di qualità ambientale ai fini di migliorare la permeabilità dell'area: il 'Biotopflächen-faktor' (BFF) e l'indice di 'Riduzione dell'Impatto Edilizio' (RIE).

Entrambi gli indici sono utilizzati nell'attuazione de piani urbanistici con la finalità di aumentare la qualità del verde, migliorare la regimazione idrica, ridurre l'effetto dell'isola di calore, attenuare l'impermeabilizzazione del suolo.

L'indice BFF, applicato nei regolamenti edilizi di Berlino dal 2000, rappresenta sinteticamente il rapporto tra il valore ecologico delle superfici e la superficie totale del lotto e può variare da 0 a 1, in relazione alla presenza del verde e alla permeabilità dei suoli (figura 2):

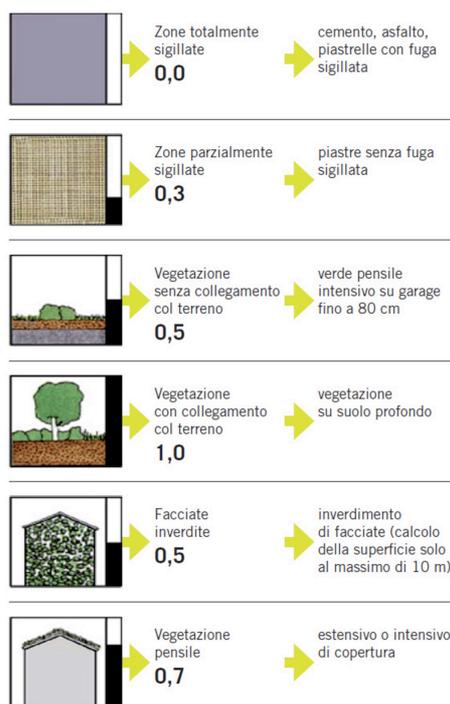


Figura 2 | Il Biotopflächen-faktor, Fonte: Abram, 2004.

Equiparando le aree commerciali a quelle produttive, gli indici BFF che tali zone devono raggiungere possono essere quelli consigliati dai regolamenti edilizi tedeschi, riportati nella seguente figura 3:

Scopo - BFF per		
Ristrutturazioni		Costruzioni nuove
Indice di edificazione	BFF	
Residenziali		
fino 0,37	0,60	0,60
0,38 fino 0,49	0,45	
da 0,50	0,30	
Zone produttive		
	0,30	0,3
Zone pubbliche (con scopo culturale e sociale)		
fino 0,37	0,60	0,60
0,38 fino 0,49	0,45	
da 0,50	0,30	
Scuole		
	0,30	0,30
Asili		
fino 0,37	0,60	0,60
0,38 fino 0,49	0,45	
da 0,50	0,30	
Infrastrutture		
	0,30	0,30

Figura 3 | Il Biotopflächen-faktor, Fonte: Abram, 2004

L'indicatore RIE è un indice di qualità ambientale meno immediato da calcolare, ma tiene conto del coefficiente di deflusso delle acque meteoriche e risulta quindi maggiormente significativo per i cambiamenti climatici. Introdotto nel 2004 dal comune di Bolzano per tutti gli interventi di trasformazione edilizia ed urbanistica del territorio comunale soggetti a concessione edilizia, può variare da zero, per le superfici completamente impermeabilizzate, a 10 per i lotti trattati a verde e completamente permeabili. Nello specifico, l'indice RIE di riferimento per le zone residenziali di un piano urbanistico comunale viene predefinito ad un valore pari a 4, mentre per quelle a destinazione produttiva pari a 1,5 e infine per opere e impianti pubblici deve essere pari a 2.

### 3. Infrastrutture verdi e morfologie urbane

Partendo dalla sperimentazione fatta nella zona orientale di Napoli con il progetto FARO, l'analisi di stratificazioni morfologiche tipizzabili è stata suddivisa in due macro-categorie: morfologie con caratteristiche prevalentemente residenziali e morfologie con caratteristiche industriali e commerciali. Insita in queste macro-categorie morfologiche è una riflessione in merito alla natura delle strade e alle loro caratteristiche dimensionali. Nei tessuti storici denominati "sviluppo lineare consolidato" ovvero presenti in cartografia già prima del 1935, morfologia caratterizzata da elevata densità, l'indice BFF massimo raggiungibile è 0,30 data la storicità dei tracciati. Interventi migliorativi della permeabilità sono legati solo agli spazi permeabili o potenzialmente tali in quanto la dimensione delle strade e il loro carico di traffico non permettono un intervento di riduzione della sede stradale e pertanto, come vediamo dalla tab.1 di sintesi, gli indicatori di qualità ambientale scelti risulteranno appena soddisfatti.

Interventi basati sulle tecnologie mutuata dalla manualistica delle *green infrastructure* dell' *US Environmental Protection Agency* (EPA)<sup>1</sup> saranno: i tetti piani, utilizzabili come tetti-giardino o tetti-orto, e la possibile permeabilizzazione di corti e spazi.

Nella categoria residenziale "aree a fabbricati indipendenti" rientrano aree di lottizzazione recente (Quartieri INA-Casa, Rioni IACP, ecc.) caratterizzati da una progettazione degli edifici non legata ai tradizionali parametri di allineamento stradale ma altri elementi orditori (orientamento N-S, ampia dotazione di spazi comuni, presenza di verde attrezzato e parcheggi). Per questa tipologia la presenza di ampie aree potenzialmente permeabilizzabili utili garantisce una più che soddisfacente risposta agli indicatori di riferimento.

I possibili interventi vanno dai tetti-giardino all'utilizzo di aree permeabili o potenzialmente tali che presentano valori di permeabilità anche maggiori del 50% delle superfici totali e inoltre offrono la possibilità di poter lavorare ancora più agevolmente, rispetto alle precedenti categorie, sulle strade principali perché morfologicamente libere dal sistema orditore della strada.

<sup>1</sup> La gestione dell'infrastruttura verde dell' *US Environmental Protection Agency* (EPA) prevede approcci e tecnologie di infiltrazione, evapotraspirazione, cattura e riutilizzo delle acque piovane per mantenere o ripristinare la naturale idrologia del territorio (Coppola, 2016).

Morfologia urbana	Schema morfologico	Rapporto con l'acqua	Altri indicatori interrelati
Sviluppo lineare (storico o recente) 	Lotto tra due strade oppure lotto tra una strada principale da un lato e l'orto dall'altro.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è di tipo estroverso: l'acqua non è considerata una risorsa, ma viene espulsa all'esterno.	<i>Densità:</i> alta (zona intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> bassa/media <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo intensivo <i>Coperture:</i> soprattutto piane calpestabili, pochissimi i casi di tetto a falde
Indice BFF	0,30		
Aree a fabbricati indipendenti 	Libero e non legato all'orditura stradale (case a pettine, torri, lineari,...)	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è potenzialmente di tipo introverso (paradigma della <i>fast conveyance</i> ) ma attualmente bloccato in quanto le caratteristiche morfologiche spingono naturalmente verso una maggiore interazione con l'acqua e ad un suo riutilizzo.	<i>Densità:</i> medio-alta (zona semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio/buona <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo semi-intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili
Indice BFF	0,45 - 0,60		
Isolati a corte 	Lotto caratterizzato dalla presenza di un'ampia corte centrale su cui prospettano una tipologia unitaria di edifici.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è tipicamente introverso, in quanto il ruolo dell'acqua era centrale. Storicamente nei casali la raccolta ed il riutilizzo dell'acqua piovana anche a scopi irrigui era centrale e le cisterne rappresentano un segno della permanenza di questo uso.	<i>Densità:</i> media (zona semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio/alto <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo semi-intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili
Indice BFF	0,30 - 0,45		
Lottizzazione densa 	Lotti regolari disposti secondo un'orditura di strade ortogonali tra di loro caratterizzate da un'ottimizzazione degli spazi.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è tipicamente estroverso, l'acqua - tramite le pluviali - è direttamente convogliata nella rete fognaria. Per questa tipologia si può dire che l'acqua rappresenta un qualcosa di cui liberarsi anche per i limitati spazi che offrono sia le strade che i lotti edificati in maniera compatta.	<i>Densità:</i> alta (zona intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> bassa e casuale <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili
Indice BFF	0,30		
Case sparse 	Lotti liberi con grandi spazi agricoli o incolti adiacenti.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è introverso. E' soprattutto in presenza di tipologie isolate che si rileva una maggiore interazione con l'elemento acqua in quanto la raccolta ed il riutilizzo dell'acqua piovana a scopi irrigui risulta una pratica maggiormente consolidata che si unisce alla possibilità di sperimentare fonti di energia alternative	<i>Densità:</i> bassa (zone estensive o rare) <i>Presenza di Superficie libera:</i> alta <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo estensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili o tetti a falde
Indice BFF	0,60		

Figura 4 | Morfologia urbana – Residenze

Morfologia urbana	Schema morfologico	Rapporto con l'acqua	Altri indicatori interrelati
Piccoli aggregati industriali ad elevata copertura 	Rientrano in questa tipologia gli aggregati industriali che occupano quasi interamente il lotto di pertinenza.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è prevalentemente estroverso. Possibili pratiche idropoietiche: canalizzazione delle acque piovane, pluviali discendenti, cisterne anche sotterranee, <i>rain garden</i> in aderenza agli edifici e - se possibile - sostituzione tetto piano con tetto-giardino.	<i>Densità:</i> alta (intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> bassa <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane non calpestabili o tetti a <i>sbed</i> .
Indice BFF	0,30		
Piccoli aggregati industriali con spazi aperti 	Rientrano in questa tipologia gli aggregati industriali che presentano almeno il 30% del loro lotto di pertinenza permeabile o permeabilizzabile.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è prevalentemente estroverso ma suscettibile di introversione. Possibili pratiche idropoietiche: utilizzo di pavimentazioni permeabili, canalizzazione delle acque piovane nelle pluviali discendenti, cisterne, <i>rain garden</i> , canali filtranti e - se possibile - sostituzione tetto piano con tetto-giardino.	<i>Densità:</i> medio-bassa (semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio-alta <i>Rapporto di copertura:</i> di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane non calpestabili o tetti a <i>sbed</i>
Indice BFF	0,30 - 0,45		
Insediamenti commerciali 	Rientrano in questa categoria i lotti occupati unicamente da aree commerciali	Anche per questa morfologia il rapporto con l'acqua è prevalentemente estroverso. La natura provvisoria delle strutture offre possibili margini d'introversione solo relativamente agli spazi potenzialmente permeabilizzabili offerti dalle ampie aree di parcheggio	<i>Densità:</i> medio-bassa (semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio-alta <i>Rapporto di copertura:</i> di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane non calpestabili
Indice BFF	0,30		

Figura 5 | Morfologia urbana – Aggregati industriali e commerciali

Nella categoria residenziale denominata 'isolati a cortina' rientrano sia antichi casali che tipologie di corti moderne, entrambe caratterizzate dalla presenza della corte come elemento distributivo e aereo-illuminante che – grazie alla possibile offerta di aree permeabili o potenzialmente tali – offre la possibilità di sperimentare tecnologie mutuata dalle politiche di *green infrastructure* sempre nell'ottica di migliorare l'adattabilità delle nostre città ai cambiamenti climatici. Altra categoria residenziale è la 'griglia' ovvero una lottizzazione compatta che offre poche e difficili possibilità di resilienza ma è sicuramente orientata su modelli di intervento basati sulla centralità che hanno le strade di quartiere nell'ambito di questa categoria<sup>2</sup>.

In questi casi è anche possibile lavorare direttamente sulle strade, di norma più larghe delle ordinarie dove è possibile progettare canali filtranti o rinaturalizzare alcune parti degli alvei tombati ma anche prevedere interventi in aderenza agli edifici come *rain garden* (convogliando possibilmente anche le pluviali discendenti degli edifici in aderenza), sia lungo le strade principali ma anche all'interno delle corti più ampie.

Infine l'ultima categoria è quella delle "case sparse" che, per le ampie possibilità offerte dagli spazi contigui, offre l'opportunità di sperimentare diversi possibili interventi idropoietici sulla base delle tecnologie mutuata dalla manualistica dell'EPA: dai giardini della pioggia alle cisterne, dalle pavimentazioni permeabili alle cunette assorbenti fino ai tetti giardino. L'alta possibilità d'interventi porta a un elevato grado di soddisfacimento degli indicatori adottati che è superfluo approfondire oltre. Per quel che riguarda, invece, la lettura morfologica delle aree produttive queste risultano essenzialmente suddivise in due grandi categorie principali ovvero in 'piccoli aggregati industriali ad elevata copertura' e 'piccoli aggregati industriali con spazi aperti'. La possibilità di effettuare una o più azioni di risanamento ambientale parte proprio dalla presenza di spazi permeabili o potenzialmente tali ma anche dalla possibilità di utilizzare le coperture rispetto alle potenzialità tipologiche delle stesse (a *shed* o piane). Ovviamente il tipo di copertura e il possibile ricorso ad aree potenzialmente permeabili (significativa può essere almeno una quota del 30 %) porta al raggiungimento di indicatori soddisfacenti.

Minori sono le possibilità d'intervento sulla categoria degli "insediamenti commerciali" che, per la natura delle strutture, offre possibili margini d'intervento solo relativamente agli spazi potenzialmente permeabilizzabili offerti dalle ampie aree di parcheggio. In questi casi, risulta ancora più difficile il raggiungimento degli indicatori.

Di seguito si propone una sintesi delle caratteristiche di ciascuna morfologia esaminata e degli indicatori coinvolti nell'analisi.

Le infrastrutture verdi in ambito urbano sono un tema centrale anche del progetto europeo TURaS (*Transitioning Towards Urban Resilience and Sustainability*)<sup>3</sup> e dei primi piani clima italiani, come ad esempio il Piano clima d'azione per l'energia sostenibile e il clima del Comune di Milano. In queste esperienze sono però marginali o poco trattati il tema della gestione delle acque di deflusso e della permeabilità dei suoli mentre risulta centrale solo il tema energetico mentre la gestione dei piani che affrontino i cambiamenti climatici necessita dell'approfondimento operativo di tutte le precedenti componenti.

#### 4. Conclusioni

La Provincia di Napoli, nel 2007 è stata la prima provincia italiana ad affrontare il tema dei cambiamenti climatici nel proprio Piano territoriale e in specifici studi. Si candida ora a predisporre linee-guida a implementare la rete ecologica dell'area metropolitana di Napoli e attraverso la mappatura delle diverse morfologie urbane, individuate nel paragrafo precedente, ad individuare le soluzioni più idonee e le infrastrutture verdi più adattabili a tale contesto così da assicurare il conseguimento degli obiettivi indicati dalla SNB.

#### Attribuzioni

La redazione dell'introduzione e delle conclusioni è dei due autori, quella del primo paragrafo di V. Vanella, mentre la redazione del secondo e del terzo paragrafo di E. Coppola.

#### Riferimenti bibliografici:

- Abram P. (2004), *Giardini pensili – copertura a verde e gestione delle acque meteoriche*, Esselibri Simone, Napoli.  
Adamo N., d'Alise C., Parrella P., D'Antonio G., Del Gaizo S., Onorati G., Russo R., Scala F. (a cura di, 2009), *Relazione sullo stato dell'ambiente in Campania*, ARPAC, Napoli.

<sup>2</sup> Si veda il modello idropoietico fondato sulle *shared street* in Moccia-Berruti-Coppola (2012) del quartiere Barra esemplificativo di un'area periurbana sorta su un impianto a griglia denso, senza valore storico.

<sup>3</sup> Finanziato nell'ambito del 7° Programma Quadro di Ricerca Europeo con lo scopo di consentire alle città europee di provvedere alla resilienza vitale attraverso la realizzazione di infrastrutture verdi nelle aree urbane. Individua, tra le soluzioni possibili per i centri urbani ad alta densità e con poco spazio utilizzabile a livello del suolo, l'utilizzo di singoli manufatti e gli elementi verdi come tetti, pareti o ponti per contribuire al re-inverdimento delle aree urbane stesse (Berardi, 2015)

- Berruti G., Coppola E., Moccia F.D. (2014), “Urban morphology and ecological water-centered design in Mediterranean areas”, in Moccia F.D., Palestino M.F., *Planning Stormwater Resilient Urban Open Spaces*, Clean, Napoli, pp.162-177.
- Coppola E. (2016), *Infrastrutture sostenibili urbane*, Inu Edizioni – Collana Accademia.
- Malcevschi S. (2010), “Le reti ecologiche: categoria concettuale o progettuale?”, in Ferroni F., Romano B. *Biodiversità, consumo del suolo e reti ecologiche*, Cogecstre Edizioni, pp. 85-101.
- Moccia F.D. (2013), “Ecological restoration methodology”, in Moccia F.D., Palestino M.F., *Planning Stormwater Resilient Urban Open Spaces*, Clean, Napoli, pp. 12-17.
- Risser P.G., Karr J.R., Forman R.T.T., Wiens J.A. (2007), “Landscape ecology: directions and approaches (1983)”, in *Foundation papers in landscape ecology*, Columbia University Press, pp. 254-264.

**Sitografia:**

- Berardi L. (2015), *Infrastrutture Verdi Urbane: fra sostenibilità ed INSPIRE*, disponibile sul sito del progetto Turas cities, Sezione Risorse, sottosezione Documenti  
[http://www.turas-cities.org/uploads/biblio/document/file/632/ASITA2015\\_Berardi.pdf](http://www.turas-cities.org/uploads/biblio/document/file/632/ASITA2015_Berardi.pdf)
- Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima del Comune di Milano, disponibile sul sito del Comune di Milano  
<http://www.milanosimuoive.it/wordpress/wp-content/uploads/2011/02/Piano-dazione-per-lenergia-sostenibile-di-Milano.pdf>
- PTCP della Città Metropolitana di Napoli, disponibile su Città Metropolitana di Napoli, Pianificazione Territoriale, Piano territoriale di coordinamento  
[http://www.cittametropolitana.na.it/pianificazione\\_territoriale/ptcp](http://www.cittametropolitana.na.it/pianificazione_territoriale/ptcp)
- Strategia Nazionale per la Biodiversità (2010), disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare  
<http://www.minambiente.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita>

# Palermo. Progettare la rigenerazione urbana

**Paolo Galuzzi**

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: [paolo.galuzzi@polimi.it](mailto:paolo.galuzzi@polimi.it)

**Piergiorgio Vitillo**

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: [piergiorgio.vitillo@polimi.it](mailto:piergiorgio.vitillo@polimi.it)

## Abstract

La riqualificazione urbana è un progetto di natura essenzialmente disciplinare; la rigenerazione urbana si configura come un progetto al contempo sociale ed economico, che tiene assieme una pluralità di dimensioni (insediative, ambientali sociali, istituzionali). Partendo da questo assunto, il modello della rigenerazione urbana proposto per Palermo fa perno su un'innovativa rete di mobilità sostenibile e parte dalla valorizzazione delle straordinarie identità della città, storiche e paesaggistiche; un vero e proprio palinsesto fisico - ambientale da disvelare: il paesaggio e la storia diventano le matrici dell'identità locale, per una città contemporanea non omologata ai canoni delle città globali, che sceglie di non consumare nuovo suolo agricolo, che ha conosciuto la perdita irreversibile delle funzioni ecologiche di sistema, con la conseguente crescita esponenziale di criticità e fragilità ambientali. Il progetto delle aree di rigenerazione ha accompagnato la costruzione dello Schema di Massima del nuovo PRG, contribuendo sia all'individuazione degli ambiti, sia alla definizione dei principali contenuti delle azioni programmate. Il caso di Palermo testimonia una nuova stagione di piani che interpretano la rigenerazione come risposta alla crisi strutturale dell'economia urbana fondata sulla crescita fisica della città; che promuovono un'interazione virtuosa tra strategie e tattiche di resilienza ambientale, accessibilità diffusa e rigenerazione incrementale dei tessuti urbani; e inducono nei luoghi della rigenerazione urbana una molteplicità incrementale di progetti fattibili, sostenuti da semplici regole accordate con il telaio di scelte che sorregge quelle visioni, cui dar forma, anche aperta, nel tempo.

**Parole chiave:** masterplan, urban regeneration, urban plan.

## 1 | Rigenerazione, città contemporanea e progetto urbano a Palermo

La Città di Palermo ha inteso confermare e potenziare il proprio ruolo centrale di metropoli interculturale del Mediterraneo<sup>1</sup>, quale luogo d'incontro delle differenze: il posizionamento geografico e culturale della città, la sua ricchezza monumentale e artistica, la forte identità culturale e il suo riconosciuto connotato multiculturale le assegnano un ruolo di centralità nello spazio mediterraneo. La conferma di questa vocazione naturale e storica passa dalla volontà di disaccoppiare sviluppo e crescita, assumendo la rigenerazione urbana e la cura del territorio e dei paesaggi come sfida, anche dal punto di vista dell'individuazione di nuove traiettorie di sviluppo per l'economia urbana, l'occupazione, la produzione (Ave 2004, Calafati 2009).

Il contenimento del consumo di suolo e la rigenerazione urbana rappresentano due facce della stessa medaglia. Per questo, lo Schema di Massima del nuovo PRG di Palermo<sup>2</sup> tratta unitariamente le due questioni, formulando una proposta organica d'assetto della città e dei territori. Progettare la città contemporanea vuole dire affrontare operativamente i temi della rigenerazione urbana (Oliva, 2010); non solo in quanto è conclusa la fase della crescita fisica della città e delle grandi espansioni periferiche che hanno consumato suolo agricolo e ambientale di inestimabile valore; ma soprattutto perché la rigenerazione è l'unica strategia utilizzabile per tentare di riassegnare alle città capacità attrattive, per

---

<sup>1</sup> Il ruolo della Città di Palermo, unitamente ai caratteri del nuovo Piano, sono delineati nelle *Linee Guida del nuovo PRG*, formulate dall'Amministrazione Orlando al suo insediamento (ottobre 2012).

<sup>2</sup> Lo Schema di Massima del nuovo PRG, promosso dalla Giunta di Leoluca Orlando, Assessore Giuseppe Gini (approvato dal Consiglio Comunale, settembre 2016), è stato redatto dall'Ufficio di Piano (coordinato da Fabio Granata e Giuseppina Liuzzo), dell'Area della Pianificazione del Territorio, Ufficio Pianificazione Urbana e Territoriale, Capo Area Nicola Di Bartolomeo, Coordinatore del Piano Graziella Pitrolo. Il nuovo PRG, che costituisce l'approfondimento dello Schema di Massima, sostituirà una volta approvato il Piano Cervellati (2002).

riacquistare abitanti, turisti, investitori e risorse economiche, capaci di contrastare la dispersione urbana, che continua a divorare il territorio agricolo, devastare il paesaggio e aggravare il carico ambientale della popolazione insediata<sup>3</sup>. L'obiettivo è quello di migliorare la qualità dei contesti e dei "paesaggi" della città, con interventi di rigenerazione e progetti urbani di elevata qualità e di adeguata caratterizzazione identitaria e simbolica. Le proposte e le azioni di rigenerazione urbana sostengono quindi una nuova visione della città sostenibile (Musco, 2009); che concorrono nello specifico all'obiettivo della sua realizzazione. Con un'interazione virtuosa tra strategie e tattiche di resilienza ambientale, accessibilità diffusa e rigenerazione incrementale dei tessuti urbani; inducendo nei luoghi della rigenerazione urbana una molteplicità diffusa e incrementale di progetti fattibili, sostenuti da semplici regole accordate con il telaio di scelte che sorregge quelle visioni; cui dar forma, anche aperta, nel tempo.

All'interno di questo quadro metodologico generale, diventa prioritario il tema della qualità urbana. L'attenzione posta nei confronti del progetto urbano, che misura le azioni da prevedere sulla città affrontando il tema della qualità prestazionale e figurativa dello spazio collettivo e dei paesaggi urbani, riassegna centralità alle riflessioni sugli strumenti di rigenerazione urbanistica (Galuzzi, Vitillo, 2008). Il Masterplan degli ambiti di rigenerazione ha contribuito alla definizione degli elementi essenziali dello Schema di Massima del nuovo PRG, con particolare riferimento alla prima individuazione/localizzazione delle dotazioni territoriali; nonché di preliminare individuazione delle vocazioni funzionali, delle relazioni ambientali e infrastrutturali che gli ambiti di rigenerazione intrattengono con la città esistente. In questi ambiti, le strategie di medio e breve periodo ordinate dal piano attraverso schede d'intervento, prefigurano scenari di tutela e trasformazione sui quali innestare una pluralità di progetti convergenti, di cui il piano suggerisce tattiche operative e attuative di innesco, nonché ne abilita ulteriori, anche spontanee e imprevedibili, capaci di arricchire i *driver* del progetto di rigenerazione urbana e ambientale; prefigurazioni e riferimenti che assumono significato e forza solo all'interno di un quadro coerente di ridefinizione dell'organismo urbano nel suo complesso, che solo un piano generale può garantire.<sup>4</sup>

## 2 | Investire nel capitale plurale della città

L'obiettivo di bloccare il consumo di suolo e di estendere all'intera città la rigenerazione urbana viene declinato tenendo assieme e integrando i tasselli insediativi della storia (il Centro storico esteso alla Città Ottocentesca e del primo Novecento) con quelli della città contemporanea (le periferie ma anche la città informale); disvelando lo "strato arabo – normanno" ed estendendo i valori ereditati dalla storia anche alla Città Ottocentesca, alle architetture Liberty e Moderne, al sistema delle periferie. Il modello e le azioni che negli anni '90 sono state individuate per la rinascita del Centro Storico ispirano il nuovo Piano per generare vitalità e per attivare processi di rinascita urbana, culturale e sociale. Con le Direttive per il nuovo Piano, Palermo ha inteso confermare e potenziare il proprio ruolo di metropoli interculturale del Mediterraneo, quale luogo d'incontro delle differenze: il posizionamento geografico e culturale della città, la sua ricchezza monumentale e artistica, la forte identità culturale e il suo riconosciuto connotato multiculturale le assegnano un ruolo di centralità nello spazio mediterraneo. La conferma di questa vocazione naturale e storica passa dalla volontà di disaccoppiare lo sviluppo dalla crescita, assumendo la rigenerazione urbana e la cura del territorio e dei paesaggi come sfida, anche dal punto di vista dell'individuazione di nuove traiettorie di sviluppo per l'economia urbana, l'occupazione e la produzione. Il modello della rigenerazione urbana proposto per Palermo, che fa perno su un'innovativa rete di mobilità sostenibile, parte dalla valorizzazione delle straordinarie identità della città, storiche e paesaggistiche; un vero e proprio palinsesto fisico - ambientale da disvelare: il paesaggio e la storia diventano le matrici dell'identità locale, per una città contemporanea non omologata ai canoni delle città globali, che sceglie di non consumare nuovo suolo agricolo, che ha prodotto la perdita irreversibile delle funzioni ecologiche di sistema, con la conseguente crescita esponenziale di criticità e fragilità ambientali.

---

<sup>3</sup> Una nuova stagione di piani che interpretano la rigenerazione urbana come risposta alla crisi strutturale dell'economia urbana basata sulla crescita fisica della città è documentata nella Sezione *Piani, Progetti, Politiche* del n.154/2014 di *Urbanistica, Interpretazione del piano di rigenerazione* (a cura di Bertrando Bonfantini).

<sup>4</sup> Le aree di rigenerazione urbana previste dallo Schema di Massima sono state individuate d'intesa fra l'Ufficio di Piano e Federico Oliva (Studio FOA\_Federico Oliva Associati, vincitore del Bando di gara per la redazione del *Masterplan delle aree dismesse e sottoutilizzate in contesti urbanizzati della città di Palermo*), con Antonella Dell'Orto, Elena Solero e con Marianna Filingeri e Laura Sciortino. Si tratta in particolare delle seguenti dieci aree: Nuovi Mercati, Arenella, Ex Fiera del Mediterraneo, Manifattura Tabacchi, Arsenal, Sampolo, Lolli-Notarbartolo, Zisa, Foce dell'Oreto, Acquario. Gli ambiti di rigenerazione individuati si sviluppano sul lato monte di Viale Regione Siciliana, lungo i margini del fiume Oreto, sul fronte a mare nel suo complesso e in particolare sulla Costa sud; nonché tra le aree dismesse e i cosiddetti vuoti urbani emblematici e potenziali generatori di trasformazione urbana.

Il Piano non è solo strumento tecnico, ma anche e soprattutto uno straordinario dispositivo culturale, finalizzato a offrire una piattaforma ospitale per il dispiegamento delle libere attività sociali, economiche e culturali (Pareglio, Vitillo, 2014). La Città presenta un capitale ricco, articolato, plurale. La qualità e la bellezza dei luoghi sono riconosciute e sostenute a partire dalla valorizzazione del Capitale Naturale, del Capitale Storico- Culturale, del Capitale Urbano. Il Capitale Naturale rappresenta la matrice strutturale, cui va connesso il capitale paesaggistico costituito dal sistema del verde urbano, dal patrimonio storico, dalla fascia collinare e pedemontana; valorizzando le straordinarie risorse storico-culturali presenti, a partire dal sistema delle borgate; incentivando al contempo il mix e la fluidità delle funzioni urbane. L'obiettivo è di migliorare la qualità dei contesti e dei paesaggi, con il ricorso a procedure concorsuali e la promozione delle risorse culturali locali; con politiche e azioni di rigenerazione urbana in grado di creare nuove centralità urbane e al contempo contribuire alla messa in sicurezza del territorio. Più in generale, le azioni di rigenerazione dovranno sostenere una nuova visione d'insieme e integrata della Città, riequilibrandone le parti e in cui le relazioni generate dalla rete di trasporto producano luoghi collettivi di qualità.

### 3 | Immaginare la visione futura della città nel suo territorio

La valorizzazione del capitale plurale della città porta a riconoscere una possibile traiettoria futura dentro le vicende di formazione e stratificazione urbana, facendone emergere le tracce più significative e distintive rapportate alla geografia che le ha rese possibili. Un mosaico di paesaggi urbani e naturali che deve trovare una composizione progettuale unitaria; anche sperimentando una nuova dimensione della città che non può e non deve rimanere confinata entro gli angusti confini amministrativi. Non solo perché la città può riconoscersi dentro una nuova dimensione territoriale in vista della Città Metropolitana, seguendo una logica di decentramento e di costruzione delle nuove Municipalità urbane e di rilocalizzazione di alcuni servizi sovracomunali. Più concretamente, intraprendendo una strategia di sviluppo alternativa che risponda all'attuale fase di rigenerazione urbana sostenuta da un nuovo schema di mobilità ferroviaria e tramviaria e dal rafforzamento delle relazioni funzionali, ambientali, ecologiche con un territorio più esteso. Un orientamento che nel prendere atto della fine della crescita quantitativa si poggia sulla valorizzazione del sistema delle risorse naturali, culturali e del paesaggio storico (il Parco della Favorita, la riserva del Monte Pellegrino, la Conca d'Oro, il Parco dell'Oreto, i giardini storici) e delle aree agricole. Si fa quindi leva su queste risorse per delineare un progetto di valorizzazione, cura e rigenerazione della città esistente, delle tessere del mosaico urbano e naturale, inquadrato nella duplice cornice paesaggistica (arco pedemontano e montano) e costiera (con la riqualificazione e messa in valore della Costa sud). Alla valorizzazione, cura e rigenerazione delle risorse esistenti, si aggiunge l'implementazione dell'offerta della mobilità su ferro e della mobilità sostenibile, che costituiranno la vera alternativa per modificare nel tempo gli stili di vita e le pratiche abituali di spostamento nella città. Lungo la nuova mobilità su ferro, fermate e stazioni costituiranno il presupposto per rigenerare i tessuti limitrofi e creare nuove centralità urbane e metropolitane. La costruzione di una visione futura è sempre un progetto di apprendimento condiviso e frutto di un percorso di coinvolgimento e di messa in valore delle istanze e delle esperienze che costituiscono il denominatore comune di una comunità (Bertell, De Vita 2013); estendendo il metodo Unesco<sup>5</sup> alla città storica e alla città moderna, a partire dall'ascolto dei cittadini (Lombardi 2008, Vicari Haddock, Moulaert 2009).<sup>6</sup> Le azioni di rigenerazione urbana e ambientale, opportunamente interconnesse, divengono, così, le leve essenziali della nuova strategia urbanistica, che vede protagonisti coagenti i tessuti urbani da rigenerare e gli spazi aperti ancora non consumati da riqualificare e valorizzare sotto il profilo ecologico - paesaggistico, interpretando un carattere distintivo della città contemporanea.

### 4 | Adottare una strategia alternativa di sviluppo

Adeguare il futuro piano urbanistico alle nuove condizioni economiche, sociali e urbane innestate dalla crisi strutturale che investe le città italiane comporta una nuova strategia urbanistica che fornisca una reale alternativa al consumo di suolo per esperire nuove occasioni di rigenerazione urbana, mediante soluzioni

<sup>5</sup> Il percorso Arabo-Normanno di Palermo, Cefalù e Monreale è stato dichiarato Patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco (luglio 2015): un insieme unico e organico di monumenti, che rappresentano il virtuoso sincretismo dello stile arabo - musulmano con quello quello normanno - cattolico: Palazzo Reale, Cappella Palatina, Cattedrale, Chiesa di San Giovanni degli Eremiti, Chiesa di Santa Maria dell'Ammiraglio, Chiesa di San Cataldo, Castello della Zisa, Ponte dell'Ammiraglio a Palermo. Il Duomo e il Chiostro a Monreale. La Cattedrale e il Chiostro a Cefalù.

<sup>6</sup> Il Comune di Palermo ha attivato un processo di promozione della partecipazione dei cittadini su cinque temi strategici (piano regolatore, recupero della costa, pedonalizzazioni, decentramento amministrativo, raccolta differenziata), una fase di ascolto attraverso le tecniche della ricerca/intervento, con un *Forum* che ha permesso l'interazione e la discussione in contemporanea sulle politiche per la città (*Electronic Town Meeting\_ETM*), pubblicando i relativi *Instant Report* (2014 - 2015).

progettuali che favoriscano gli interventi sul costruito (Alberti 2006), dove la progressiva riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana siano al centro del nuovo e alternativo modello di sviluppo. Non si tratta di superare il piano Cervellati (2002), che ha avuto il merito decisivo di avere “bloccato” l’edificazione del nefasto piano del 1962 e di avere posto l’attenzione sul Capitale storico della Città; piuttosto di aggiornare e rendere più incisivo un quadro di previsioni che non rinuncia a riconoscere valore al tessuto urbano che si è aggiunto e frapposto alla città storica. Si è quindi perseguita la ricerca di un progetto unitario che legga la struttura della città insieme al suo paesaggio e orienti una strategia alternativa di sviluppo; proponendo il restauro del paesaggio come nuova figura urbana resistente entro la quale dispiegare il processo di rigenerazione urbana diffuso e quello più intensivo per un selezionato numero di ambiti strategici. Anche per questo, il progetto della città è l’azione di una comunità che costruisce il proprio ambiente di vita, stimolando una presa di coscienza collettiva dei valori ambientali; partendo dalla valorizzazione delle straordinarie identità della città, storiche, paesaggistiche, ambientali, un palinsesto fisico da riconoscere e disvelare. Per Palermo la dimensione ambientale è consustanziale a tal punto che la città deve le ragioni della sua nascita e sviluppo (in sintesi, della sua storia), alle dominanti ambientali. Questa pervasiva immanenza del territorio ne fa il “testo” di riferimento del progetto di vita spaziale delle comunità; assumendo misure di mitigazione del rischio idraulico, sismico e delle altre fragilità territoriali, che divengono contenuti organici di un progetto urbanistico integrato.

## **5 | Palermo, città – mosaico**

All’interno di questa trama disvelata (storica, ambientale, ma anche di nuova mobilità sostenibile), Palermo si configura come una città - mosaico, fatta di tessere differenti che configurano un disegno compiuto e organico. Costruire la forma della città territoriale come rete di opportunità significa riconoscere e far emergere il sistema delle borgate, caratterizzate ognuna da funzioni riconoscibili, radicate nelle specificità storiche e ambientali; vuol dire proporre prospettive per uno sviluppo multipolare, che è l’eredità di una specifica tradizione e progetto per la città di domani: un mosaico fisico ma anche di società e di culture.

Il metodo e l’obiettivo della connettività e della penetrazione capillare delle infrastrutture verdi consentiranno di declinare il sistema del verde dal livello di area vasta (nella connessione tra il territorio e la dimensione metropolitana) delle espressioni naturali e del paesaggio storico (agricolo e monumentale) alla scala urbana e di utilizzare il verde in tutte le sue funzioni, costituendo delle vere e proprie “braccia di bosco” che scendono fino al mare. Anche la rete stradale potrà diventare “armatura verde” ricca e ibrida di funzioni, dove alberi, siepi, slarghi e soste “verdi” possono garantire, oltre alla funzione di miglioramento delle condizioni climatiche e paesaggistiche. In questa trama verde, la Circonvallazione e il fiume Oreto rappresentano il Cardo e il Decumano contemporanei, con un nuovo significato funzionale e simbolico, che superi la percezione negativa generata dalle attuali condizioni di discontinuità e marginalità urbana; trasformandoli da elementi di discontinuità e frammentazione in assi di rifondazione del sistema urbano.

Su questa profonda geografia ambientale e storico - culturale, s’innesta un esteso e pervasivo progetto di rigenerazione urbana, con protagonista la Costa Sud, che diventa quello che il Centro Storico è stato per la Città degli anni ’90: la nuova occasione di generare vitalità e di attivare processi di rinascita urbana, culturale e sociale. I fuochi rappresentati dai luoghi della rigenerazione caratterizzano il telaio urbano (ma anche quello ambientale e della mobilità), contribuiscono alla loro caratterizzazione e rafforzamento, diventando gli epicentri di una trasformazione che si diffonde ai tessuti della città esistente.

## **6 | Sviluppare una nuova economia urbana funzionale alla rigenerazione urbana**

Disaccoppiando lo sviluppo dalla crescita e assumendo la cura della città del territorio e del paesaggio come sfida anche dal punto di vista della produzione e dell’economia urbana, fa emergere e rende protagonista un sistema economico che valorizza e rafforza le identità e le risorse esistenti (Audis 2008, Dichiarazione di Toledo 2010). I programmi, le politiche e le azioni promossi dal Piano si articolano su due fronti: un programma di manutenzione del sistema degli spazi aperti; la riforma del patrimonio immobiliare esistente.

Il sistema degli spazi aperti rappresenta il campo d’azione principale di un vasto programma per la cura e la manutenzione della città: il sistema del verde (pubblico ma anche privato), tassello fondamentale del progetto di suolo, ma anche il sistema dei differenti e articolati materiali urbani che rappresentano “il livello zero” della Città. Dall’altro lato, servono case più piccole ed economiche di quelle oggi disponibili sul mercato; innovando il patrimonio esistente in termini energetici e di sicurezza attraverso una grande operazione di manutenzione, riuso e ri-funzionalizzazione del patrimonio edilizio, non solo di quello

abitativo; mirando allo sviluppo della capacità di attrarre capitali, imprenditori e investimenti e mettendo a sistema le grandi aree della produzione e del commercio urbano, il settore dei trasporti e della logistica. Lo sviluppo di una nuova economia urbana è accompagnato dall'attivazione di strumenti e dispositivi (gli usi civici, gli oneri e i diritti edificatori, le misure perequative e compensative), che consentano di approdare a un'economia urbana intelligente e responsabile. Orientare l'interpretazione al futuro della città verso la rigenerazione del mosaico urbano e paesaggistico apre la prospettiva per una nuova economia e per la nascita e il rafforzamento di attività e professioni, che interpretino con intelligenza il cambiamento, sfidando la contrazione che la crisi economica continua a generare nei settori tradizionali maturi.

### **Attribuzioni**

La redazione delle parti 1, 2, 4 è di Paolo Galuzzi, quella delle parti 3, 5, 6 di Piergiorgio Vitillo.

### **Riferimenti bibliografici**

- Alberti F. (2006), *Processi di riqualificazione urbana. Metodologie operative per il recupero dei tessuti urbani esistenti*, Alinea, Firenze,
- Associazione Aree Urbane Dismesse (2008), *Carta AUDIS della Rigenerazione Urbana*
- Ave G. (2004), *Città e strategie. Urbanistica e rigenerazione economica delle città*, Maggioli, Rimini
- Bertell L. De Vita A. (2013), *Una città da abitare. Rigenerazione urbana e processi partecipativi*, Carrocci, Roma
- Bonfantini B., (2014) "Interpretazione del piano di rigenerazione", in *Urbanistica* n.154.
- Calafati A. (2009), *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Milano
- Dichiarazione di Toledo (2010), *Sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee*, Toledo
- Galuzzi P., Vitillo P. (a cura di, 2008), *Rigenerare le città. La perequazione urbanistica come progetto*, Maggioli, Rimini
- Lombardi P. (a cura di, 2008), *Riuso edilizio e rigenerazione urbana. Innovazione e partecipazione*, Celid, Torino
- Musco F. (2009), *Rigenerazione urbana e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano
- Oliva F. (a cura di, 2010), *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica*, Laterza, Bari
- Pareglio, S., Vitillo, P. (2013). Milano. Metabolismo urbano nella città ordinaria. *Urbanistica*, n.152, pp. 65-73.
- Vicari Haddock S., Moulart F. (a cura di, 2009), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Collana Il Mulino/Ricerca, Bologna

# Ready Made Urbano: Progetto ed estetica della città postmoderna

**Leonardo Garsia**

Università degli studi *Mediterranea* di Reggio Calabria

DARte - Dipartimento di Architettura e Territorio

Email: *lx81@hotmail.it*

## Abstract

L'aura di incertezza da cui è avvolto l'abitare nel Postmoderno, pur rendendone imprecisa la delineazione dei confini fisici, ne incentiva al contempo la ricerca e la sperimentazione. È questo il momento in cui si delineano le forme di un'incessante ricerca orientata alla definizione di un abitare strutturato – nella declinazione teorica e operativa – da un carattere radicato nella contemporaneità e nelle esigenze di una compagine sociale che ha mutato il proprio modo di essere con una rapidità il cui carattere inedito, e per taluni aspetti effimero, ne ha reso impossibile un'immediata coniugazione progettuale. È necessario interrogarsi su come l'architettura possa far fronte alle problematiche energetiche emerse dalle ricerche dei più emeriti studiosi, alla luce del fatto che le città, con bramosità bulimica, continuano ad alimentare; difatti, rispondere alle necessità della compagine sociale e interrogarsi sui metodi progettuali utili al perseguimento di competenze sociali, economiche e ambientali sono le tematiche oggetto della Rigenerazione urbana in cui convogliano i potenziali pregnanti dei termini Energia e Creatività<sup>1</sup>. È in questa visione che la città necessita di un'indispensabile reinterpretazione dei suoi paradigmi costitutivi, guardando al passato e alla sua identità storica, ma senza eleggere la storia a tribunale che legittimi il senso di ogni azione. Abitare il 'postmoderno' significa aspirare alla città, la cui compattezza diviene il luogo di sperimentazione, simultaneamente teorica e operativa e in cui è il *Retrofitting* a sostituire, completare e trasformare parti di tessuto dismesse.

**Parole chiave:** Strategic Planning, Sustainability, Sprawl.

## Ready Made Urbano: progetto ed estetica della città postmoderna

La città del XXI secolo – costantemente sospesa tra locuzioni che provano a parafrasarne lo sviluppo ed enunciazioni che non riescono a cogliere, nella loro staticità di visione, l'inversione dei paradigmi urbani di cui il 'postmoderno' è portatore – è investita da uno straordinario, ma al contempo naturale, processo di Rigenerazione, in conseguenza di una compagine socio-economica destrutturata e di problematiche ambientali che, con 'bramosità bulimica'<sup>2</sup>, contribuisce ad alimentare.

È alla luce della repentina diffusione del tessuto urbano – in special modo in quei paesi un tempo in via di sviluppo e ormai protagonisti del mercato mondiale –, la cui dimensione è fuoriuscita dalla possibilità di rientrare entro quegli schematismi logico-verbali a cui la storia ci ha educato, che non è difficile immaginare quanto sostenuto da Per Arild Garnåsjordet e Lars Hemm, secondo cui «nel 2052 la maggior parte della popolazione vivrà in grandi città. Molte di queste saranno assai popolate (da dieci a quaranta milioni di persone). Inoltre, buona parte delle città più piccole (da uno a cinque milioni) saranno circondate da enormi aree urbanizzate strettamente connesse alle infrastrutture di quelle più grandi. [...] Nelle società meno industrializzate le grandi città saranno divise in due tipi di comunità, come lo sono oggi: il centro (o più centri) sarà connesso al mondo industrializzato e sarà dotato di infrastrutture adeguate. La periferia sarà invece composta da estese baraccopoli [...]. Esisteranno quindi 'città dorate' costellate da pianeti di quartieri poveri [questi ultimi saranno integrati nell'economia globale di più rispetto a oggi, n.d.r.]» (Garnåsjordet e Hemm, 2013: 171).

Nel progetto della città – deputata, sin dall'antichità, a fornire un luogo in cui vivere a milioni di persone – si riversano, ormai da circa un ventennio, le conseguenze delle ricerche condotte dai più emeriti studiosi che, muovendo dalle prime indagini compiute negli anni '70 – su commissione di Aurelio Peccei – dai ricercatori del M.I.T., individuano proprio nella città un luogo di sperimentazione entro cui portare a compimento la definizione di una mutata 'Strategia operativa' che, lungi da un'omologazione morfologica,

<sup>1</sup> Per un confronto più strutturato sull'argomento, si rinvia a Neri G. (2013), "Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero", in *Gazzetta Ambiente*, vol. 5.

<sup>2</sup> Per un confronto sull'argomento, si rinvia a Neri G. (2014), "Il ruolo dei progettisti nei processi di recupero del territorio", in Adriano Paolella, *People meet in the re-cycled city*, Aracne editrice, Roma, p. 39.

tenda a riscoprire il senso di una ‘Tattica teorica’ a fondamento di una progettualità innovativa. Le questioni economiche, sociali e ambientali divengono, in egual misura, le componenti di una sintassi progettuale che, declinandole simultaneamente miri a Rigenerare il tessuto urbano intervenendo sulla reinterpretazione e il recupero dell’esistente – una sorta di ‘ready-made’ dadaista – promuovendo altresì quella che, ormai nel linguaggio comune, è definita come ‘crescita zero’.

Questioni urbane, quelle appena delineate, che alimentano da un trentennio le ricerche condotte da illustri studiosi – non solo architetti, ma chimici, biologi, ingegneri – che se in taluni casi evocano risvolti apocalittici, altre volte sono permeate da un’enfasi fideistico positivista<sup>3</sup> e dalle quali emerge, seppur nella diversità dei punti di vista, l’abbandono di quella che nella ‘modernità’ è stata definita la *recherche patiente*, lasciando spazio a una città sempre più dinamica e in pari tempo ‘impaziente’, la cui definizione sembra un obiettivo fuori portata. È Jørgen Randers, asserendo che «il futuro sarà urbano, denso e affollato» (Randers, 2013: 292), a delineare il futuro profilo delle città, nella società che Toffler ha definito postindustriale, in cui il ‘decentrato, l’individuale e il frammentario’ hanno sostituito i concetti di uniformità e di standardizzazione. È nella ‘postmodernità’, difatti, che le città – estensione concettuale della casa, configurazione del ‘corpo’ e della ‘misura’ dell’abitare dell’uomo sulla Terra – vedono la loro misura cristallizzarsi nella dissolvenza dei confini fisici entro una dimensione in cui lo spazio della periferia è divenuto sempre più ‘diffuso’.

La frequente dislocazione delle attività produttive in regioni del pianeta economicamente più vantaggiose e la riconfigurazione degli spazi periferici entro un mutato rapporto con quelli della città – in conseguenza della smaterializzazione dei margini urbani e della deindustrializzazione che con incisione ha modificato il profilo di innumerevoli città – sono i temi che la Rigenerazione, nella sua misura ‘multiscalare’, declina al fine di ‘Rimodernare la città moderna’<sup>4</sup>, ricomponendo in una densa concettualizzazione la dimensione dell’architettura, con quella della società e dell’economia per riappropriarsi del ‘senso’ urbano del XXI secolo, svelandolo e reinterpretandone i paradigmi fondanti. È l’orientamento delle sperimentazioni teoriche e progettuali che mirano a ridefinire, nella struttura del progetto urbano, una ‘Tattica’ – nella quale convogli l’esauriente e integrata visione di azioni attraverso cui risolvere i problemi, perseguendo un miglioramento duraturo delle condizioni fisiche, sociali, economiche e ambientali di un’area soggetta a declino – e una ‘Strategia’ – la cui prerogativa sia l’assenza di una Teoria univoca e universalmente accettata –.<sup>5</sup>

Nel panorama degli esempi europei alcuni interventi si distinguono per il modo in cui si pongono criticamente rispetto all’esistente e, reinterpretandolo, contribuiscono alla simultaneità della tattica teorica e della strategia operativa. In particolar modo emerge, quanto accennato poche righe sopra, ovvero l’assenza di una ‘Teoria’<sup>6</sup> univoca e universalmente accettata, capace di spiegare l’intera gamma dei problemi connessi alle proprietà intrinseche ed estrinseche delle difficoltà urbane e l’esistenza di ampie visioni che costituiscono lo scopo e le competenze della Rigenerazione stessa. L’Austria e la Germania sono tra i paesi in cui la sperimentazione urbana sulla cosiddetta politica dei *brownfield* è stata oggetto di riflessioni da parte delle amministrazioni; difatti, il ripristino della vivibilità rispettando l’ambiente, l’incremento dell’economia e della coesione sociale, il contenimento del consumo di suolo e la riduzione dello *sprawl* sono gli obiettivi verso i quali si sono mossi gli interventi in alcune città, come, ad esempio, Vienna e Friburgo.

Vienna è un laboratorio di sperimentazione e ricerca sui temi urbani che, da sempre, rappresentano un elemento chiave per lo sviluppo della città. Da quindici anni l’amministrazione viennese promuove progetti volti al miglioramento della qualità urbana, al contenimento delle spese di costruzione, al potenziamento dell’economia del quartiere e all’innovazione sociale. La promozione di ‘pratiche dal basso’, in particolar modo nelle periferie abbandonate – i nuovi luoghi di sperimentazione progettuale – permettono di definire l’innovazione sociale e la Rigenerazione urbana come parte del medesimo processo volto all’integrazione culturale e, al contempo, all’utilizzo di energie alternative e alla riduzione dell’inquinamento. Il progetto dei ‘Gasometri Simmering’ è un esempio di ‘ready-made urbano’ nel cui focus teorico sono declinate simultaneamente le componenti economiche, sociale e ambientali e che reinterpreta, restituendogli un’identità urbana, una delle architetture industriali più storiche della città.

<sup>3</sup> Per un confronto più strutturato sull’argomento, si rinvia a Neri G. (2013), “Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero”, cit., p. 20.

<sup>4</sup> Neri G. (2013), “Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero”, cit..

<sup>5</sup> Per un confronto più strutturato sull’argomento, si rinvia a Roberts P., Sykes H. (2000), “Urban Regeneration. A handbook”, Sage Publications, London.

<sup>6</sup> Idem.

Progettato da Jean Nouvel e Coop Himmelbl(l)au, prevede la riconversione di quattro serbatoi di gas, realizzati nel 1899 e dismessi nel 1986. L'intervento è stato promosso dall'amministrazione nell'ottica della Rigenerazione dell'intera area industriale all'interno della quale si trovavano i gasometri. Il punto di partenza è stato la progettazione di una nuova fermata della metropolitana per connettere l'area al centro urbano; in seguito gli edifici sono stati riconvertiti a uso residenziale per un totale di 602 alloggi, 250 dei quali destinati a studenti per mezzo di un programma di housing sociale. Gli spazi del piano terra sono stati destinati ad attività commerciali al fine di implementare l'economia del vecchio quartiere industriale dismesso da tempo. All'interno delle attività commerciali sono previsti servizi per il quartiere che favoriscano la coesione sociale tra i nuovi abitanti.

Sempre a Vienna, 'Bike City\_Wohnen Am Park' è un esempio di Rigenerazione urbana concretizzata attraverso un programma comunale incentrato su di una strategia di social housing; prevede il recupero della stazione Nord Bahnhof e dell'attiguo scalo merci per una superficie complessiva di 75 ettari. Il programma avviato nel 1993 sarà terminato entro il 2025 e prevede la costruzione di una nuova città:

- 10.000 appartamenti;
- 20.000 residenti;
- 10.000 posti di lavoro.

È una Rigenerazione urbana che tutela la coesione sociale e incentiva lo sviluppo economico di una porzione di tessuto inattivo. Nell'area occupata dai vecchi depositi è prevista la realizzazione di:

- alloggi per famiglie a basso reddito;
- progetti speciali per giovani;
- alloggi per anziani;
- aree a verde e servizi.

È un progetto, oltre che di costruzione, di sperimentazione di nuovi modelli di abitare; il motto è abitazioni giovani ed economiche la cui realizzazione prevede l'abbattimento dei costi e la specializzazione di nuove tipologie d'alloggio. Il programma 'Bike City' prevede l'implementazione nell'uso della bicicletta favorendo la riduzione dell'inquinamento dovuto ai continui spostamenti in automobile; per favorirne lo sviluppo il programma prevede di dotare gli immobili di servizi *car-sharing*.

'Ready-made urbano' è il sinonimo di un nuovo modo di ricercare forme di abitare la città rigenerando il tessuto urbano esistente, promuovendo, altresì, l'estetica e la funzionalità dell'architettura esistente. È un esempio di Retrofitting attraverso cui interagire criticamente con il contesto della città al fine di promuovere competenze sociali nei cittadini che, fieri della propria città, contribuiscono attivamente al dibattito sulla promozione delle strategie urbane adeguate ad affrontare i cambiamenti del XXI secolo. Ne è un esempio la città di Friburgo con gli interventi nei quartieri di Vauban e Rieselfeld. Friburgo, città con 220.000 abitanti, si trova nel Land del Baden Wuttemberg e la storia ne testimonia la tendenza a rinascere e rigenerarsi. Napoleone, Francesco I d'Austria, il re Federico II di Prussia e lo Zar Alessandro I di Russia l'hanno attraversata. È più volte stata bombardata e distrutta durante le due guerre mondiali, ma Friburgo è risorta dopo ogni devastazione mantenendo la sua storica struttura urbana. Nella progettazione urbana, da anni è attenta all'uso di energie rinnovabili e del verde, all'ambiente e a un razionale utilizzo del trasporto urbano. Vauban e Rieselfeld sono due quartieri residenziali che si distinguono per lo stile di vita adottato e l'attenzione rivolta all'uso di energie rinnovabili, finalizzate alla riduzione dell'inquinamento. Vauban è stato realizzato al posto di una caserma militare francese dismessa, su un terreno di 38 ha e a 2 km circa dal centro urbano, mentre Rieselfeld su un'area libera di 320 ha, contigua alla città e confinante su un lato con la Foresta Nera. L'obiettivo per il quale sono stati realizzati è rispondere al bisogno, sempre più urgente di abitazioni, dato l'aumento della popolazione. Entrambi i quartieri sono raggiungibili grazie alle piste ciclabili e alla rete tramviaria. I militari francesi, nel 1992, hanno abbandonato le caserme del quartiere di Vauban e un gruppo privato di cittadini formato da studenti, associazioni, disoccupati, ha proposto al Comune di trasformare questi edifici in abitazioni sostenibili. Nacque S.U.S.I. (Selbstorganisierte Unabhangige Siedlungs Initiative) un'iniziativa di partecipazione dei cittadini alla riprogettazione del quartiere, per una parte del quale sono stati progettati immobili ad alta efficienza energetica e aree car free, la cui realizzazione è stata affidata a un concorso di idee bandito dal comune. 'Vauban: Kindergarten, tram e biciclette' è una sintesi degli obiettivi strategici sui quali punta la Rigenerazione sostenibile del quartiere; abitare al suo interno significa orientarsi verso uno stile di vita semplice e non dipendente dall'uso dell'automobile. Gli abitanti non sentono il bisogno di grandi servizi

commerciali nell'immediata vicinanza né della villetta con giardino. L'obiettivo principale è la sostenibilità e il recupero dello storico tessuto urbano. Il quartiere è attraversato dalla linea tramviaria, spina dorsale della compagine urbana, che, affiancata da piste ciclabili e strade carrabili, lo collega al centro di Friburgo. La struttura del quartiere, distribuita sull'asse sudest-nordovest, permette alle abitazioni, ad alta densità e orientate prevalentemente a est, la ventilazione e lo sfruttamento dell'energia solare. Scuole, servizi e negozi di alimentari biologici sono ubicati lungo il medesimo asse. Nel quartiere così concepito la strada residenziale, spesso estranea al passaggio delle auto, riacquista il proprio valore urbano; è considerata un luogo in cui i bambini corrono, giocano e vanno in bicicletta in assoluta sicurezza, liberamente, manifestando un senso di libertà che pervade tutto il quartiere reso ancor più evidente dalla vegetazione che ricopre le scale esterne delle case a ballatoio e dall'assenza di recinzioni per delimitare le proprietà. Gli spazi pubblici sono tutti progettati come aree verdi al fine di mantenere il suolo permeabile. Il giardino pubblico è concepito come uno spazio di aggregazione urbana, con l'installazione di un forno in cui i cittadini possono riunirsi. I Kindergarten sono progettati con giochi, buche di sabbia, attraversabili a piedi o in bici. Il senso del rispetto delle cose comuni e della pulizia è proprio di ogni abitante; tutti tengono pulite le strade, i giardini e fanno particolare attenzione alle facciate delle proprie abitazioni. Camminando per le strade di Vauban si riscontra un'anomalia rispetto qualunque altra città, ovvero l'assenza di anziani ed extracomunitari; questo quartiere è relativamente giovane e deve ancora confrontarsi con alcune delle problematiche proprie della città contemporanea. L'amministrazione ha chiesto l'appoggio di un forum di cittadini, Forum Vauban, durante la pianificazione e la progettazione, come intermediario per rispondere alle esigenze di coloro che desideravano vivere nel quartiere.

La Rigenerazione, pertanto, reinterpretando le aree periferiche, frequentemente ritenute marginali – la cui 'infrastrutturazione sociale', sovente, è affidata all'architettura –, coglie in quella che sempre più spesso è definita come la 'crisi della città del XXI secolo' o il 'problema delle periferie abbandonate' – giudicate senza soffermarsi sui principi che ne hanno strutturato il senso, talvolta frutto di un'epoca industriale trascorsa e che, con maggiore concretezza, dovrebbero definirsi come le peculiarità di una società mutata rispetto al secolo precedente, subendo e generando al contempo le epocali problematiche economiche, sociali e ambientali emerse negli ultimi tre decenni dello scorso secolo –, quei fattori la cui declinazione sul piano operativo permette di ricostituire il 'senso' e il 'modo' di Abitare.

Da un punto di vista morfologico, quella che si configura è la rivincita della densità urbana, definendo un panorama innovativo per il futuro delle città, che tendono a diventare più compatte, sostenibili e tecnologiche. «La città ad alta densità, infatti, oltre a essere molto più ragionevole da un punto di vista ambientale (meno emissioni dovute al trasporto individuale, minore superficie per abitante da scaldare o raffrescare, minore produzione di rifiuti, minore utilizzo di acqua pubblica), lo è certamente dal punto di vista sociale, per la sua capacità di favorire l'incontro tra gli abitanti offrendo loro una molteplicità di funzioni e attività possibili» (Reale, 2012: 10). La ricerca di compattezza negli insediamenti europei si associa a una ritrovata 'aspirazione alla città' e alla tendenza a riscoprire i suoi tradizionali elementi fisici e simbolici: ripensare l'abitare, restituendogli la dimensione teorica heideggeriana, attribuendogli una nuova misura e rigenerando l'isolato urbano, la cellula costitutiva della città europea. Il tessuto compatto e ripetitivo strutturato in isolati nel XXI secolo è una credibile ipotesi di soluzione, sia alla città diffusa, insostenibile sul piano economico, sociale e ambientale sia alle teorie del 'Moderno' durante il quale l'utilizzo degli spazi pubblici non ha trovato un progetto efficace.

Alla luce delle ricerche prese in esame – seppur brevemente – e dei casi studio individuati, questo saggio coglie l'ineludibile bisogno di riconfigurare una 'Tattica e una Strategia' che, oltre a porre una soluzione ai mutati bisogni della compagine urbana, mirino a ristabilire un'Estetica con cui misurare il progetto della città e, pur non ritrovando nella storia il tribunale che legittimi ogni operato<sup>7</sup>, sono le parole di Leon Battista Alberti che, quasi come un monito, restituiscono dignità all'Arte del costruire e alle quali noi architetti dovremmo guardare. Difatti, se «la bellezza è l'accordo delle parti secondo una determinata ragione in base alla quale non si può aggiungere, togliere o mutare nulla senza peggiorare l'opera» (Alberti, 1450: 211), la bellezza dello spazio scaturisce da un'architettura che regola, contestualmente, tutte le parti – economiche, sociali e ambientali – che compongono il fenomeno urbano, riconfigurando quell'equilibrio che gli antichi le avevano attribuito. E difatti, «molte e svariate arti che contribuiscono a rendere felice la vita furono ricercate con grande passione e scrupolo dai nostri antenati e a noi tramandate. Sebbene facciano quasi a gara tra loro a quale sia più utile al genere umano, noi percepiamo tuttavia in ognuna di

---

<sup>7</sup> Per un approfondimento, si rinvia a Neri G. (2013), "Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero", cit., p. 20.

loro qualche caratteristica innata e peculiare. [...] Se, infine, tu venissi a conoscenza che ne esiste almeno una di cui non si possa fare a meno, costituita in modo da coniugare in sé l'utilità alla bellezza e alla dignità, credo che tra tutte queste tu debba assolutamente includere l'architettura» (Alberti, 1450: 5).

### Riferimenti bibliografici

- Alberti L.B. (1450), *De Re Aedificatoria*, ed. it. (a cura di) Giontella V., Bollati Boringhieri, Torino.
- Bagnasco A., (2004), *Tracce di Comunità*, Il Mulino, Bologna.
- Bertell L., De Vita A. (a cura di, 2012), *Una città da abitare. Rigenerazione urbana e processi partecipativi*, Carocci Editore, Roma.
- Critelli G. Fallanca C. Musella M. (a cura di, 2015) *Oltre i muri della segregazione per una città inclusiva*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.
- Delors J., Commissione Europea (1994), *Crescita, competitività, occupazione. Le sfide e le vie da percorrere per entrare nel XXI secolo. Libro bianco (Rapporto Delors)*, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali della Comunità europea, Bruxelles-Lussemburgo.
- Garnäsjordet P. A., Hem L. (2013), "La vita nelle megalopoli e l'esternalizzazione del pensiero", in Randers J., 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, ed. it. (a cura di) Bologna G., Edizioni Ambiente, Milano, p. 171.
- Garsia L. (2015), *Abitare la Rigenerazione Urbana. La misura della città e della casa nel XXI secolo*, Gangemi Editore, Roma.
- Melucci, A. (1998), *Verso una sociologia riflessiva. Ricerca qualitativa e cultura*, Bologna, Il Mulino.
- Neri G. (2014), "Il ruolo dei progettisti nei processi di recupero del territorio", in Paoletta A. (a cura di), *People meet in the re-cycled city*, Aracne editrice, Roma, pp. 37-39.
- Neri G. (2013), "Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero", in *Gazzetta Ambiente*, vol. 5, p. 20.
- Neri G. (2005), "Abitare il progetto. Considerazioni sull'idea di abitazione nell'architettura contemporanea", in *Il progetto dell'abitare*, vol. 4, pp. 31-43.
- Pulselli M., Tiezzi E. (2008), *Città fuori dal caos*, Donzelli editore, Roma.
- Randers J. (2013), 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, , ed. it. (a cura di) Bologna G., Edizioni Ambiente, Milano.
- Randers J. (2013), "Cosa dovrete fare", in Randers J., 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, ed. it. Bologna G (a cura di)., Edizioni Ambiente, Milano, p. 292.
- Reale L. (a cura di, 2012), *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi Editore, Roma.
- Reale L. (2012), "La rivincita della densità", in Reale L. (a cura di), *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi Editore, Roma, pp. 10-24.
- Roberts P., Sykes H. (2000), *Urban Regeneration. A handbook*, Sage Publications, London.
- Secchi B. (2013) *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Roma-Bari.
- Secchi B. (2013), *Le sfide e le speranze dell'urbanistica italiana*, in Angrilli M. (a cura di) *L'urbanistica che cambia. Rischi e valori. XV Conferenza Società Italiana degli Urbanisti*, Franco Angeli, Milano.
- Scavuzzo L. (2011), *Social housing a Vienna. Il progetto della residenza come campo di sperimentazione per le politiche pubbliche*, Maggioli Editore, Milano.
- Toffler A. (1980), *La Terza Ondata. Il tramonto dell'era industriale e la nascita di una nuova civiltà*, trad. it. (a cura di) Berti L., Edizione CDE (su licenza della Sperling & Kupfer Editori), Milano.
- Tornatora M., Schepis F. (a cura di, 2013), *Rigenerare. Strumenti e strategie di progetto per un abitare sostenibile*, Libria, Melfi.
- Vicari S., Moulart F. (a cura di, 2009), *Rigenerare la città*, Il Mulino, Bologna.
- Wackernagel M., Rees W. E., (2008), *L'Impronta ecologica. Come ridurre l'impatto dell'uomo sulla Terra*, ed. it. (a cura di) Bologna G., Edizioni Ambiente, Milano.

# Infrastrutture per connettere lo spazio urbano

**Maria Leonardi**

Università IUAV Venezia

DCP - Dipartimento di Culture del progetto

Email: [maria.leonardi.91@gmail.com](mailto:maria.leonardi.91@gmail.com)

Tel: 340.8748242

## Abstract

Dopo un'analisi del cambiamento del concetto di progetto infrastrutturale nelle diverse fasi storiche, nel testo si mettono in luce gli input positivi del pensiero progettuale odierno, che cerca di identificare l'infrastruttura non tanto come elemento di rottura, oggetto isolato e privo di relazioni con l'intorno, ma quanto come elemento integratore dello spazio urbano che la circonda. Uno spazio urbano che oggi nelle città appare il più delle volte frammentato e nel quale le connessioni tra i diversi sistemi di mobilità risultano scarse o addirittura assenti.

Nella seconda parte del testo viene esplorato nello specifico il progetto dell'infrastruttura del fascio ferroviario e del dispositivo urbano della stazione ferroviaria. Sulla base di esempi come la stazione Tiburtina a Roma e il progetto della stazione a Losanna di B.Tschumi, vengono proposti scenari progettuali ponendo particolare importanza ai temi del rapporto con il paesaggio, della multifunzionalità, dell'interconnessione e dell'accessibilità al sistema del welfare. L'obiettivo proposto da queste *visions* non è solo la valorizzazione di un luogo collettivo come quello della stazione, ma coinvolgere e far dialogare tra loro la trama della mobilità dolce, il sistema dei servizi e delle attrezzature pubbliche, che oggi appare il più delle volte composto da elementi racchiusi, recinti mal connessi con l'intorno urbano, e gli spazi abbandonati e da riqualificare all'interno della città. In questo senso l'intervento sulla stazione è un intervento di rigenerazione urbana perché non è solo puntuale, ma parte di un progetto urbano che può inoltre essere pensato in modo sistemico su un territorio più vasto.

**Parole chiave:** public space urban regeneration; transport and logistics; infrastructures

## Infrastrutture per connettere lo spazio urbano

«Infrastrutture che solcano le aree a corona metropolitana, formano realtà urbane estese complementari alla città centrale, disegnano trame abitate nella pianura, si snodano lungo le linee di costa, separano il territorio dal mare, si comprimono negli imbocchi vallivi, determinano fasce lineari lungo i corridoi di valle, reinterpretano gli elementi costitutivi dei paesaggi montani, rafforzano le centralità della città storica, generano nuove polarità attorno le metropoli» (Ambrosini, 2004: 11).

Come ben descrivono queste parole, l'immagine dell'infrastruttura è di certo ricca di sfaccettature e complessa. Ponti, fasci ferroviari, autostrade, funicolari, viadotti non sono elementi necessari unicamente allo scorrimento dei flussi, ma sono anche importanti in quanto portatori di identità in paesaggi antropizzati, nonostante la loro crescente estensione nel territorio che intercettano comporta una progressiva omologazione dello stesso. E' necessario capire affondo le potenzialità progettuali che la costruzione dell'infrastruttura può scaturire in relazione al contesto in cui si colloca, sottolineando che, quando l'infrastruttura viene progettata, innesca reazioni che vanno oltre l'aspetto puramente funzionale ad essa correlato.

Consapevoli di queste premesse: l'infrastruttura nata da un progettazione architettonico-urbana ragionata quali reazioni positive genera nel territorio? Qual è il valore aggiunto dato dalla partecipazione dell'architetto-urbanista alla progettazione dell'infrastruttura?

Per rispondere a tali quesiti risulta utile indagare l'evoluzione del pensiero sull'infrastruttura che si è verificata nel corso del XX secolo, le differenti fasi che hanno determinato pause, sviluppi e cambiamenti nell'approccio alla sua progettazione. Scopo della riflessione è identificare l'infrastruttura non tanto come oggetto isolato e privo di relazioni con l'intorno, ma quanto come integratore dello spazio urbano che la circonda. Uno spazio urbano che nelle città odierne appare il più delle volte frammentato e nel quale le connessioni tra i diversi sistemi di mobilità risultano scarse o addirittura assenti.

La città del Novecento, come sostiene Camillo Boito, poteva essere ben rappresentata dalle infrastrutture e in particolar modo da quelle legate al movimento, più specificamente «il Novecento è il secolo in cui le grandi infrastrutture incontrano l'architettura» (Ferlenga, 2012: 20).

Come si può notare osservando le grandi opere infrastrutturali agli inizi del XX secolo, tra cui si può citare la metropolitana progettata da Otto Wagner a Vienna, è in questo momento storico che comincia ad espandersi la sfera dei compiti affidati all'architetto, compiti sino a quel momento ritenuti estranei al campo dell'architettura e svolti principalmente dalla figura dell'ingegnere. Si assiste alla rottura della visione storicistica e tipologica propria dell'Ottocento» (Ferlenga, 2012: 18-27).

A questo proposito le opere infrastrutturali vengono arricchite di qualità estetica, si inseriscono all'interno di contesti urbani storicizzati portando nuovo valore aggiunto rispetto al loro carattere estremamente utilitaristico. Inoltre da questo punto della storia la realizzazione delle infrastrutture viene affidata ad architetti di elevata bravura e grande fama, a sostegno del fatto che le opere infrastrutturali assumono sempre di più ruoli strategici e propagandistici, diventando diretta espressione dell'ideologia dominante in una certa epoca.

E' in questa fase che la loro funzione aggiunta, di tipo espressivo, è di fondamentale importanza. Le infrastrutture diventano nei primi anni del Novecento, sia come riferimento che come diretto campo di applicazione, il terreno di incontro tra architettura e ingegneria. Se gli ingegneri migliorano le tecniche per garantire performance prima inconcepibili e testano le possibilità dei nuovi materiali, sono gli architetti a comprendere il ruolo che questi nuovi protagonisti del mondo moderno possono assumere come anelli di connessione tra i diversi punti del sistema urbano. Per questo il Novecento delle infrastrutture offre, non solo un gran numero di progetti, ma anche buoni esempi da seguire, un ventaglio di pratiche utili, di strade avviate per concepire l'infrastruttura come spazio ricco di potenziale.

A questa visione ottimistica (primi decenni del Novecento), ne segue una sui temi di salvaguardia ambientale e urbana (anni '80 e '90) con carattere più problematico, che ha contribuito ad alimentare un'idea complessiva molto negativa della costruzione dell'infrastruttura, che viene così intesa come qualcosa che sovverte e chiude gli spazi, ostacolando un uso articolato del territorio. Questo atteggiamento nasce da una certa idea miope di opera funzionale al suo scopo. Nella mentalità comune permane l'idea che l'infrastruttura sia un'opera autonoma con caratteristiche unicamente funzionali, non elemento progettuale in grado di creare spazi urbani di interazione collettiva e di scambio.

Ancora oggi potremmo affermare che l'avanzamento della qualità nella progettazione delle infrastrutture segni una sorta di rallentamento alquanto evidente rispetto al passato. Nello specifico in Italia, a seguito dei gloriosi anni cinquanta e sessanta del Novecento, oggi sembra essere venuta meno la capacità di coniugare sapere tecnico e valore formale, di affiancarsi alla figura dell'ingegnere e non solo, per la realizzazione di opere infrastrutturali di grande qualità (Ferlenga, 2012: 18-47).

Lo sforzo richiesto all'architetto per una pianificazione futura pensata e ragionevole, che segua le tracce dei buoni esempi del Novecento, è di riprendere l'attitudine ad accostare i binomi infrastruttura-qualità, connessione-multifunzionalità, intervento-tutela del paesaggio, considerando, «sin dalla fase della progettazione, funzioni che possono costituire un valore aggiunto a quello puramente d'uso di una infrastruttura» (De Albertis, 2012: 13).

Oggi servono opere relative a un'idea più qualitativa che quantitativa della mobilità, dove la questione principale non sia la costruzione di nuove infrastrutture ma della «individuazione di strategie per il riciclo di quelle esistenti» (Ricci, 2012: 192). Serve un approccio più rigoroso, pensato e progettato nelle diverse fasi del ciclo di vita, nella logica di diminuire il consumo di suolo proponendo modelli di intervento minori, ad agopuntura, attuabili in fasi temporali successive sfruttando le risorse economiche disponibili, ma all'interno di un disegno vasto e completo, progettato a lungo termine.

E' importante nella progettazione delle infrastrutture comprendere non solo il sapere scientifico e tecnico, ma anche le materie di impianto umanistico, ampliando così il raggio di conoscenze e competenze utili per l'osservazione dei differenti fenomeni. Puntare su forme di collaborazione tra figure professionali differenti, evitando la rigida divisione dei compiti che induce a progetti che appaiono settoriali e incapaci di rispondere a questioni di scale differenti. Così viene richiesto all'architetto-urbanista di partecipare al progetto dell'infrastruttura portando un valore aggiunto. In primo luogo l'architetto deve essere capace di comprendere la possibilità di far sì che «l'infrastruttura influisca su più livelli della città con la quale essa entra in relazione» (Ferlenga, 2012: 27). In questo modo l'infrastruttura porta con sé la possibilità di dare risposte molteplici a città che spesso, solo da una loro presenza ragionata, possono sperare di far derivare forme di riqualificazione e riorganizzazione di parti oggi ridotte a frammenti, senza connessione reciproca.

E' necessario valorizzare nel complesso ciò che circonda l'infrastruttura, la quale deve accogliere e modificarsi rispetto al variegato ventaglio di entità del paesaggio che la circonda, di cui deve saper cogliere peculiarità e valori intrinseci.

Nelle righe seguenti vengono esposti dei progetti che si oppongono al pensiero negativo sull'infrastruttura e che si identificano per certi aspetti come progetti territoriali, capaci di connettere, valorizzare e creare nuovo spazio urbano di qualità.

Per esempio nel progetto per la riqualificazione della stazione Tiburtina a Roma e della sua trasformazione in scalo passante per l'alta velocità del gruppo romano ABDR, si coglie bene la doppia natura urbana e infrastrutturale della stazione. «Questa macchina architettonica complessa pone sia ottime relazioni con i nuovi percorsi e con le preesistenze urbane, sia buoni spazi destinati alla funzione propria della stazione. Destinato a diventare una piazza urbana oltre che il principale scalo romano e nodo dell'alta velocità, è un progetto totale di

riqualificazione ambientale e urbana, che propone nuove relazioni tra gli spazi tagliati della ferrovia» (Ciorra, 2003: 8-13).



Figura 1 | Stazione Tiburtina, Gruppo ABDR, Roma  
Fonte: <http://www.pierolaporta.it>

Un altro esempio per sottolineare l'importanza della riflessione sulle infrastrutture come elemento positivo, portatore di benefici nei confronti del territorio che interessano, al fine non solo di connetterlo funzionalmente ma anche di valorizzarlo, è il progetto della stazione Mediopadana dell'alta velocità a Reggio Emilia. In questo luogo il progetto della permeabilità diventa un elemento di lettura caratterizzante. Parte integrante dell'intero progetto infatti, sono i percorsi per raggiungere la stazione, considerati come tasselli di una complessa rete che invade il territorio circostante. Essendo permeabili in termini visuali, diventano dei mezzi importanti per rendere riconoscibili parti di città, diventano «tappe visuali lungo la continuità spesso invariata delle infrastrutture di scorrimento» (Zilioli, 2012: 270). Opere di qualità estetica che incorniciano il paesaggio valorizzandolo.

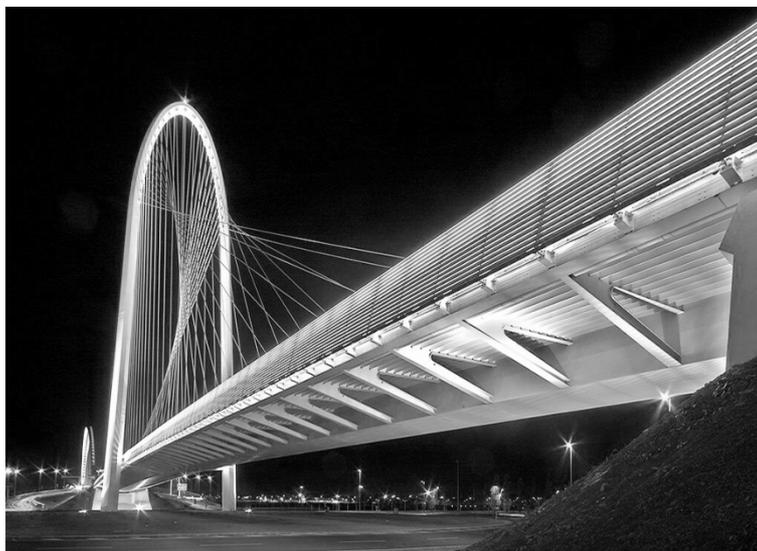


Figura 2 | Stazione AV Mediopadana a Reggio Emilia  
Fonte: <http://www.pierolaporta.it/alla-stazione-tiburtina-di-roma-lo-stato-offende-i-viaggiatori/>

Entrambi questi progetti cercano inoltre di opporsi alla mentalità comune di chi osserva oggi l'infrastruttura. Paradossalmente infatti, «è proprio il carattere di continuità dell'infrastruttura a rendere percepibile nella nostra esperienza quotidiana, per contrapposizione, una città fatta di frammenti, porzioni e intersezioni» (Farina, 2013: 10).

E' necessario invece concepire il progetto infrastrutturale come meccanismo di accensione, incipit di trasformazioni territoriali ed urbane che ricompongono i frammenti della città contemporanea. Rompendo la monumentalità dell'infrastruttura e innestandola come occasione di riordino territoriale e non solo di puro servizio, come elemento generatore di positiva connessione e modificazione di ambiti insediativi differenti, luogo specifico dell'architettura, studiato in relazione alle sue potenzialità di porsi come elemento cardine di un sistema di spazi, in grado di riqualificare parti significative del territorio (Farina, 2013). «L'infrastruttura insomma come un *fil rouge* che attraversando e legando lo spazio obbliga a ragionare di insediamenti, di ambiente, di paesaggio costruiti in termini complessi e di insieme. L'infrastruttura come agente non solo generatore ma anche potenzialmente regolatore e ordinatore della dispersione» (De Rossi, 2009).

Inoltre il progetto dell'infrastruttura e dei dispositivi urbani ad essa collegati dovrebbe porre particolare attenzione su alcuni temi come il paesaggio, la multifunzione e l'interconnessione.

E' importante progettare l'infrastruttura evitando la sua mitigazione a posteriori, ponendola anzi come protagonista nella tutela e nella valorizzazione del paesaggio circostante, esaltato ad esempio dagli archi di Calatrava, nobili entrate alla città di Reggio Emilia.

E' necessario infatti sottolineare lo stretto legame di natura biunivoca che le infrastrutture della mobilità intrattengono con la morfologia del territorio, il potenziale ordinatore e attrattivo che gli assi infrastrutturali mostrano di avere nei riguardi dei tessuti urbani, l'influenza che essi esercitano nei confronti delle trame insediative e delle rispettive tipologie edilizie e il fatto che il progetto infrastrutturale è ogni volta intrinsecamente un progetto di paesaggio (Berta, 2004: 11-17).

Inoltre il progetto urbano dello spazio legato all'infrastruttura, necessita di relazionarsi con le funzioni esistenti nell'intorno moltiplicandone il loro valore, contribuendo alla creazione di spazi multifunzionali e flessibili. In questo modo, ad esempio, l'entrata della stazione Tiburtina diventa anche piazza urbana dove si espongono immagini e opere d'arte e l'edificio stesso accoglie funzioni commerciali e di servizio o uno snodo degli autobus diventerà parcheggio sportivo in differenti orari. Si vengono a creare quindi «(infra)luoghi, nuovi luoghi creati dalle molteplici relazioni tra le più moderne infrastrutture per la mobilità e la città contemporanea» (Trillo, 2010: 2).

Infine le infrastrutture della mobilità devono misurarsi con ritmi d'uso diversi, che vanno articolati e organizzati in sistemi connessi tra loro. Infrastrutture dolci, lente e veloci possono collaborare contribuendo a creare la possibilità di compiere un percorso continuo segnato da mezzi diversi, scandito da velocità differenti, percezioni svariate dei luoghi che si attraversano e con un'adeguata accessibilità ad utenti differenti con esigenze diverse. L'anziano senza fretta, il bambino sbadato e che necessita di sistemi sicuri, il lavoratore pendolare affrettato, il turista che ammira il paesaggio lentamente devono poter convivere assieme nello spazio urbanizzato dell'infrastruttura. E' importante soprattutto concentrarsi su una buona progettazione che tenga conto della possibilità di amplificare la fruizione lenta ed eco-sostenibile della città, che si integri con quella inevitabile dei mezzi veloci e la completi facendo interferire diverse velocità d'uso.

Un altro caso studio, oggi molto discusso nel dibattito contemporaneo, ci permette di riflettere su una *vision* del progetto dell'infrastruttura della mobilità ferroviaria di Vicenza che coglie gli aspetti fin'ora elencati.

L'impianto urbano della prima generazione di stazioni ferroviarie, almeno dopo Haussmann, si presenta di chiara e esplicita definizione: una grande attrezzatura posta nella prima periferia fa da testata e comanda, quasi in continuazione nella direzione ortogonale rispetto al fascio ferroviario, un asse viario verso il centro città generalmente affiancato da alberi ad alto fusto, alle spalle gli scali ferroviari agglomerano depositi e industrie (Collenza, 2007: 9-35). E' proprio così che anche nella città di Vicenza si presenta l'attuale stazione: costruita a ridosso del centro storico a inizio Ottocento, fa da testata e non essendo passante si viene a perdere la soluzione di continuità tra la città e i retrostanti Colli Berici. Sorge spontanea l'identificazione del fascio ferroviario come un elemento di frattura.

Negli anni trenta del Novecento si assiste a una trasformazione del concetto di stazione. Si produce un aumento del valore urbano dell'area circostante la stazione che sviluppa la centralità fisica in centralità funzionale. Inizia una logica che promuove grandi concentrazioni terziarie presso centri di interscambio modale.

Di conseguenza le stazioni italiane costruite nei primi decenni del Novecento dimostrano come, nel momento in cui la stazione si apre al contesto, la sua stessa composizione architettonica abbandona schemi precostituiti poiché si relaziona alla morfologia del sito. Il punto di arrivo non è più la riproposizione dell'edificio-monumento svincolato dalla città, anche se capace di generare ordine e nuove centralità in aree urbane degradate dal passaggio della ferrovia, bensì la definizione di un'articolata rete di relazioni, il ridisegno del tessuto urbano con la valorizzazione di luoghi significativi, la ricomposizione degli spazi preesistenti e la loro integrazione ai nuovi (Collenza, 2007: 28-35).

Il tema del ridisegno urbano ormai fatto proprio dal progetto della stazione ferroviaria, coinvolge così aspetti funzionali, urbanistici, questioni culturali nei confronti delle preesistenze, ma soprattutto pone degli interrogativi sullo sviluppo della città moderna e sulla modalità adatta per risolvere le disfunzioni e le sconnessioni provocate dal passaggio della ferrovia. È il caso in cui il progetto della stazione genera un progetto urbano e si identifica con esso. Il progetto deve avere lo scopo di una riqualificazione urbanistica ed ambientale del contesto, suggerita dal ridisegno degli spazi ferroviari, la valorizzazione di quest'ultimi e per la stazione stessa l'affermazione di una propria identità.

Esempio di grande valore in questo senso il progetto della stazione-ponte di B. Tschumi. Il progetto nasce da un'attenta analisi del contesto, che ha portato a cogliere specifici rapporti tra gli elementi della città ed un concetto di spazialità urbana che è fatto proprio dalla proposta progettuale: quattro strutture a ponte complesse che fungono da elementi di connessione sia in orizzontale tra parti urbane diverse dimensionalmente e morfologicamente, sia in verticale tramite rampe scale e ascensori tra il livello superiore della città storica e quello inferiore della vallata e della ferrovia.

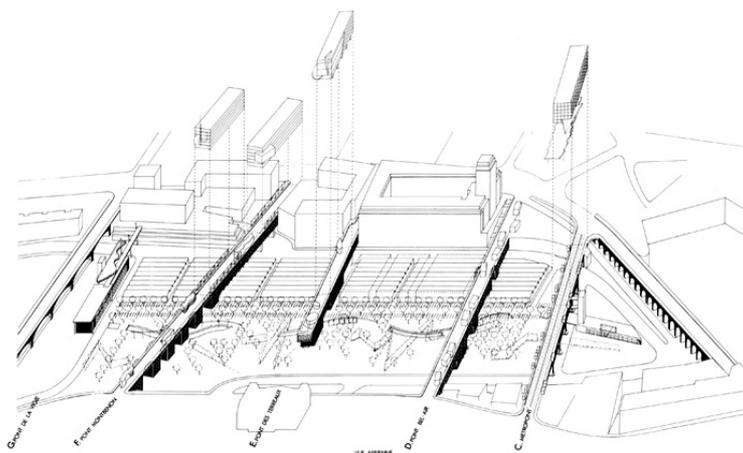


Figura 3 | Progetto B. Tschumi Interface Floon station Losanna  
Fonte: <http://www.tschumi.com/projects/31/>

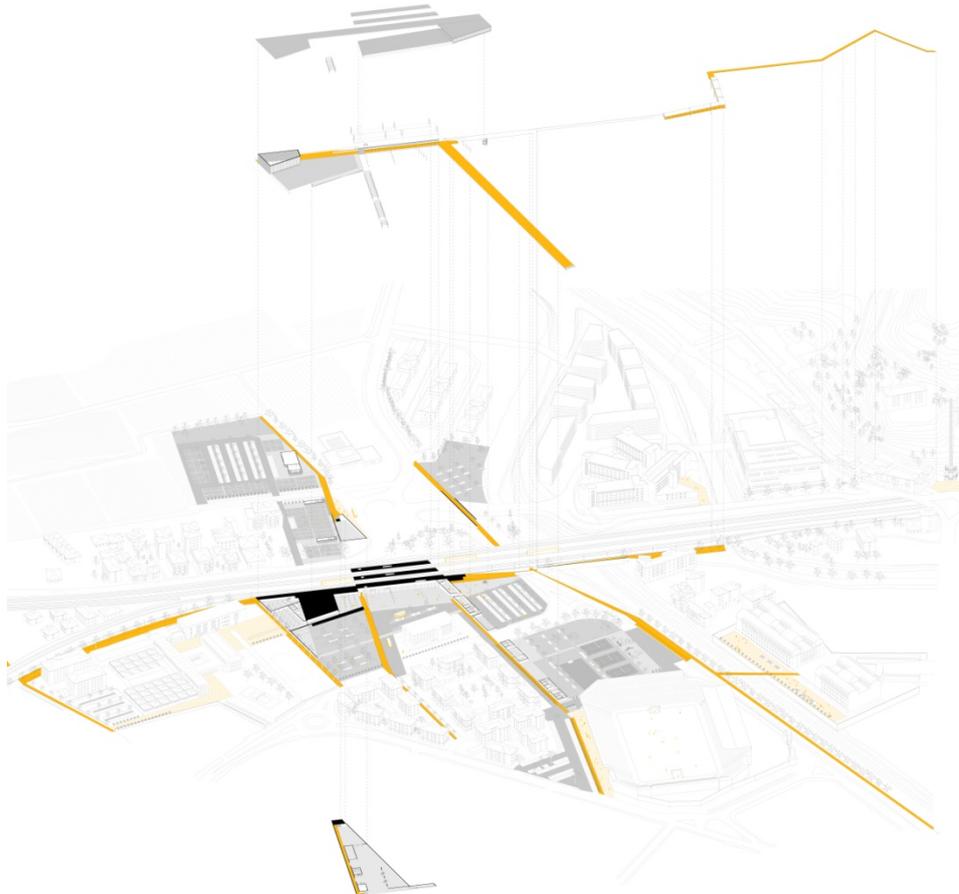
Ritornando al caso di Vicenza, un'ipotesi progettuale per le nuove stazioni del sistema metropolitano (SFMR) nel territorio vicentino, propone la disarticolazione del dispositivo della stazione in un sistema di passaggi. Questi «passaggi abitabili» si inseriscono nel disegno di un masterplan di ampio respiro che si compone di una pluralità di micro-interventi spendibili in tappe temporali successive, che prevedono l'inserimento di funzioni miste complementari alle pre-esistenti, evitando processi di zonizzazione e settorializzazione. La disarticolazione del dispositivo stazione, oltre a creare nuove modalità del superamento della tracciato della ferrovia, consente di migliorare l'accessibilità al sistema di servizi e attrezzature collettive che già insistono su quest'area. Attraverso il potenziamento dell'accessibilità al sistema del welfare viene migliorata la condizione generale dello spazio urbano e quindi prende il via un processo di rigenerazione di porzioni di città, oltre ad essere riconfigurata l'identità dell'attrezzatura stessa.

Aggiungere percorsi ciclo-pedonali attorno alla stazione non è sufficiente, l'obiettivo che questa *vision* progettuale di 'passaggi abitabili' ci propone è dare nuovi ingressi ribaltando gli attuali accessi al sistema del welfare già presente, il più delle volte in modo scollegato, nella città. Mettendo a valore parti di retro abbandonate e nascoste, vuoti, spazi sottoutilizzati e limitati da recinti, luoghi obsoleti e interstiziali senza funzione specifica, si può produrre maggior valore all'interno dello spazio urbano, delle condizioni di maggior vivibilità. Volendo dare accesso alle diverse attrezzature il fascio della ferrovia non viene oltrepassato in modo univoco, ma le sezioni degli accessi e dei percorsi di superamento del fascio ferroviario sono articolate in larghezza e altezza, ragionando su livelli differenti. In questo modo alcuni punti critici vengono ripensati, creando spazi confortevoli che aiutano il pedone, sempre al centro della riflessione progettuale, a muoversi in sicurezza e privilegiando il movimento dei mezzi eco-sostenibili, puntando soprattutto sull'importanza del binomio treno-bicicletta come identificatore di risparmio energetico e attenzione nei confronti dell'ambiente.



*Figura 4 | Vision stazione SFMR*

Fonte: Leonardi M., Infrastrutture per connettere lo spazio urbano, il caso SFMR a Vicenza, Tesi di laurea



*Figura 5 | Vision stazione SFMR*

Fonte: Leonardi M., Infrastrutture per connettere lo spazio urbano, il caso SFMR a Vicenza, Tesi di laurea

Infine se il progetto per la stazione così pensato e ragionato viene iterato n volte tante quante sono le stazioni pensate per un sistema metropolitano il territorio ne esce ridisegnato, si crea una rete complessa, si ha un impatto più articolato sull'intero tessuto urbano. L'obiettivo non è solo valorizzare un luogo collettivo come quello della stazione, ma coinvolgere la trama della mobilità dolce, il sistema dei servizi e delle attrezzature pubbliche già presenti, gli spazi abbandonati e da riqualificare all'interno della città, creare un sistema metropolitano che renda fruibile i mezzi di trasporto eco-sostenibili a una porzione sempre maggiore di utenti, limitando le disparità socio-economiche.

In questo senso l'intervento sul sistema SMFR, progettato in base alle esigenze dei cittadini di un territorio vasto, è un intervento di rigenerazione urbana perché non è solo puntuale, ma parte di un progetto che viene pensato in modo sistemico.

E così un progetto contemporaneo, ragionato e pensato sulla «un-city, ossia tutto ciò che all'interno della città costituisce il tessuto connettivo, il sistema circolatorio sull'esistenza del quale la città si regge» (Biraghi, 2012: 55), permetterà di far funzionare correttamente la nostra città, creando spazio urbano di qualità, esaltando il criterio delle 3R (Ridurre-Riutilizzare-Riciclare) (Boeri, 2012).



Figura 6 | Vision stazioni come dispositivi urbani lungo la linea SFMR Vicenza- Schio  
Fonte: Leonardi M., Infrastrutture per connettere lo spazio urbano, il caso SFMR a Vicenza, Tesi di laurea

### Riferimenti Bibliografici

- Aymonino A. Mosco V.P., (2006-2008), *Spazi pubblici contemporanei: architettura a volume zero*, Skira, Milano
- Leonardi M. (2016), *Infrastrutture per connettere lo spazio urbano. Il caso SFMR a Vicenza*, relatori Tosi M.C. e Munarin S., Tesi di laurea, dipartimento Culture del Progetto, Università IUAV Venezia
- Ciorra P. (2003), "Il nodo della stazione Tiburtina", in *Casabella* n. 710, pp. 8-13.
- Collenza E. (2007), *L'architettura della stazione ferroviaria*, Officina edizioni, Roma

- De Rossi A. (2009), “L’architettura della grande scala”, in De Rossi A., *Grande scala. Architettura, politica e forma*, LOST, Trento
- Fabian L. (a cura di, 2014), *New urban question: ricerche sulla città contemporanea*, Aracne, Milano
- Farina G. (2013), *Architettura/infrastruttura, Tessuti urbani e nuovi paesaggi* ARACNE editrice s.r.l, Roma
- Ferlenga A., Biraghi M., Albrecht B., (a cura di, 2012) *L’architettura del mondo, infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Editrice Compositori, Bologna.
- Furlan G.B. (a cura di, 2012), “Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. Un progetto strategico per i fabbisogni della città diffusa veneta”, in Romano L. *Effetto magnete*, La grafica e stampa editrice, Padova pp. 6-20
- Isola A., Bazzanella L. (a cura di, 2004), *Infra Esperienze. Esperienze: forme insediative, ambiente e infrastruttura*, Marsilio, Venezia
- Leonardi M. (2016), *Infrastrutture per connettere lo spazio urbano. Il caso SFMR a Vicenza*, Tesi di laurea, dipartimento Culture del Progetto, Università IUAV Venezia
- Romano L. (a cura di, 2012), “Una storia infinita: la TAV e la Regione Veneto. Una grande opera europea senza governance e a partecipazione limitata”, in Romano L. *Effetto magnete*, La grafica e stampa editrice, Padova, pp. 46-62
- Scimeni M. (2000), “L’infrastruttura generatrice. Opere e progetti degli studi olandesi Max.1 EL Architects”, in *Architettura intersezioni*, n. 8, pp. 40-59.
- Secchi B. (a cura di, 2014), *On mobility, Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Milano.
- Tosi M.C., Munarin S. (2011) *Spazi del welfare : esperienze, luoghi, pratiche*, Officina Welfare Space (gruppo di ricerca) Quodlibet, Macerata.
- Trillo A. (a cura di, 2010), *(Infra) luoghi : infrastruttura-architettura*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna

### Sitografia

Progetti Bernard Tschumi Architects

<http://www.tschumi.com/projects/31/>

Stazione AV Reggio Emilia

[http://engineeringprojects.altervista.org/blog/ponti-di-calatrava-reggio-emilia/?doing\\_wp\\_cron=1477043208.2040789127349853515625](http://engineeringprojects.altervista.org/blog/ponti-di-calatrava-reggio-emilia/?doing_wp_cron=1477043208.2040789127349853515625)

Stazione AV Roma Tiburtina

<http://www.pierolaporta.it/>

### Riconoscimenti

Ringrazio il professor Stefano Munarin e la professoressa Maria Chiara Tosi per gli spunti di riflessione durante la redazione di questo articolo.

# Il piano urbanistico tra sostenibilità e resilienza. Nuovi concetti operativi e nuovi valori collettivi

**Irene Poli**

Sapienza Università di Roma  
Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia dell'Architettura  
Email: [irene.poli@uniroma1.it](mailto:irene.poli@uniroma1.it)

**Chiara Ravagnan**

Sapienza Università di Roma  
Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia dell'Architettura  
Email: [chiara.ravagnan@uniroma1.it](mailto:chiara.ravagnan@uniroma1.it)

## Abstract

Il carattere frammentato delle configurazioni insediative contemporanee, connotato dal rilevante consumo delle risorse ambientali, ha aumentato la vulnerabilità e il degrado degli insediamenti, contribuendo all'attuale fase di profonda crisi delle città che richiede l'innovazione delle strategie e delle tattiche dell'urbanistica nell'ambito di una maggiore apertura alle questioni ecologiche, socio-economiche e culturali. In questo ciclo di pianificazione, che si confronta anche con la forte contrazione delle risorse economiche, il piano deve quindi riuscire a coniugare approcci progettuali connessi al risparmio delle risorse con quelli connessi alla valorizzazione dei 'beni comuni'. In una prospettiva 'ambientale' del piano, coerente con la *sostenibilità* e la *resilienza*, intesi sia come *concetti operativi* che come *valori collettivi*, le reti verdi e blu devono essere rilette, come *struttura di riferimento spaziale per nuovi assetti insediativi*, ma anche come *luoghi di innovazione delle pratiche socio-economiche*. Il piano urbanistico deve consolidare i *green and blue networks*, come limite alla crescita insediativa e garanzia dei cicli naturali, ma anche quali *visioni strategiche* proattive integrate con i *grey networks* per la fruizione e la valorizzazione, innescando la rigenerazione degli spazi degradati e intercettando contributi provenienti 'dall'alto' e 'dal basso'. A questa indispensabile strategia generale, deve associarsi l'innovazione delle tattiche di *sensibilizzazione*, *consultazione* e *concertazione* nonché di *attuazione* e *gestione*, coinvolgendo, nella rigenerazione urbana, *reti di soggetti*, grazie alle tecnologie più avanzate, sulla base di nuovi *valori collettivi*.

**Parole chiave:** Urban regeneration, Sustainability, Resilience.

## 1 | Urbanistica e ambiente. Gli approcci alla città contemporanea tra crisi e nuove responsabilità

In questa fase di crisi che investe trasversalmente i diversi settori della sfera urbana, e che suggerisce pertanto profondi ripensamenti sugli obiettivi e sugli strumenti della pianificazione urbanistica contemporanea per rilanciare il ruolo delle città quali 'motori di sviluppo', i fronti più avanzati del dibattito nazionale e internazionale si indirizzano verso nuovi confini disciplinari alla ricerca di riferimenti che affrontino, non solo questioni endogene agli approcci disciplinari, ma anche stimoli progettuali connessi all'inesorabile cambiamento globale del contesto ambientale, socio-economico e culturale (Gasparrini et.al, 2014).

La città contemporanea si è fatta portatrice di dinamiche caotiche e spontanee di trasformazione e diffusione urbana che, nell'ambito di una generalizzata tendenza alla *metropolizzazione del territorio* (Indovina, 2005; Ricci, 2005; Barbieri, 2008; Oliva, 2010), hanno determinato forme insediative frammentate e porose, contribuendo, in maniera preponderante alla dissoluzione dello spazio pubblico come rete dei luoghi della socialità (Borja, Muxi, 2001), alla frammentazione dei reticoli ambientali come elementi strutturali garanzia dei cicli naturali, al degrado di complessi edilizi e spazi aperti depositari dell'identità e della qualità urbana (Toppetti, 2011), alla congestione infrastrutturale quale rilevante causa dell'inquinamento atmosferico.

La crescente consapevolezza dell'aggressività di tali tendenze sugli equilibri ambientali, sociali ed economici delle aree urbane, è andata consolidandosi con l'emergere delle questioni inerenti i repentini cambiamenti climatici e i conflitti sociali (UNISDR, 2012; UNFCCC, 2015), che hanno stimolato l'azione ad agire non solo in termini di *difesa* e di *risparmio* delle risorse, ma anche di nuove strategie sostenibili e nuove tattiche di resilienza urbana che rimettano al centro la costruzione della città pubblica e la valorizzazione dei beni comuni come obiettivo prioritario della pianificazione urbanistica e come campo di sperimentazione dei programmi di rigenerazione (Balbo, 2013; Ricci, 2014; Gasparrini, 2015). Tra queste strategie e tattiche rivestono maggiore interesse, in questo ciclo di pianificazione, quelle che tengono conto

anche dell'attuale congiuntura economico-finanziaria che determina un fortissimo freno alla modernizzazione e al potenziamento della città pubblica da parte degli enti locali e richiede percorsi obbligati verso nuove modalità di attuazione e di gestione delle attrezzature e degli spazi collettivi.

In particolare, nell'ambito di quella che si può definire una *prospettiva ambientale della pianificazione urbanistica* (Ricci, 2005) si palesa la necessità di conciliare approcci in grado di affrontare le nuove responsabilità del piano urbanistico e di interpretare i 'beni comuni' sia nel loro ruolo di *struttura di riferimento per nuovi assetti insediativi* (Ricci, 2014), sia come *luogo di innovazione delle pratiche socio-economiche* attraverso nuove tattiche di attuazione e gestione partenariale e partecipata (Gasparrini, Savino, 2016).

## 2 | Il piano sostenibile. Le reti verdi e blu come struttura di riferimento delle strategie di rigenerazione

Nel solco della tradizione disciplinare che ha rivolto l'attenzione agli approcci analitici e progettuali sistemici e reticolari per la città come campo di innovazione delle strategie di pianificazione, l'urbanistica trova oggi nuovi stimoli ad assumersi sempre più importanti responsabilità nella costruzione di un nuovo modello di città e significativi punti di incontro disciplinari con l'ecologia e il paesaggio per dare risposta, in maniera proattiva, alle patologie della metropolizzazione e alla condizione di vulnerabilità estrema delle città generate dalla crisi ambientale, economica e sociale.

Per affrontare tale situazione, gli approcci progettuali alla città contemporanea devono conciliare due obiettivi tradizionalmente distinti (Talia, Sargolini, 2012): da un lato le scelte di contenimento nell'impiego delle risorse non rinnovabili (come il suolo), dall'altro le strategie di valorizzazione dei 'beni comuni', riferimenti per la riconfigurazione morfologica e funzionale del sistema insediativo, nonché luoghi dello sviluppo culturale, economico e sociale.

Nel quadro di riferimento del principio di sostenibilità dello sviluppo, sancito a livello internazionale a partire dagli anni '80 (WCED, 1987; UN, 2000) e oggi consolidato nel governo del territorio e nella pianificazione urbanistica, gli approcci integrati alla definizione di assetti insediativi sostenibili, inclusivi e accessibili (Ricci, 2014), si basano prioritariamente sulla costruzione di reti ecologiche quali categorie normative. La costruzione di tali reti, partendo dal livello di pianificazione di area vasta, giunge fino a quello comunale e della pianificazione attuativa subcomunale, ponendosi come *limite* per lo sviluppo insediativo e del consumo di suolo.

Quale caso emblematico di questo approccio, il Piano Regolatore Generale di Roma (PRG), approvato nel 2008<sup>1</sup>, individua, in coerenza con la Pianificazione territoriale provinciale, quale elemento prioritario della strategia di rigenerazione nell'ambito del Sistema ambientale, la costruzione della *Rete ecologica comunale*, che restituisce una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici. Nella sua definizione è sottolineato il concetto di *rete*, con riferimento alle connessioni che devono essere garantite tra tutte le aree interessate al fine di massimizzarne gli effetti ambientali, e il carattere *ecologico*, ovvero di concreto condizionamento sull'ambiente urbano e sulla vivibilità della città (Comune di Roma, 2003; Oliva, 2001).

Realizzare la costruzione di queste reti in termini di sviluppo funzionale ed economico, oltre che di tutela e vincolo, in questa fase di diffuso abbandono delle aree periurbane ed extraurbane, vuol dire affrontare proattivamente la «costruzione di una dimensione multifunzionale degli spazi da non consumare» (Gasparrini, 2015) anche a partire dal ripensamento dei modi e delle forme della riappropriazione collettiva, produttiva e culturale degli ambiti che maggiormente vengono aggrediti dalla crisi economica e ambientale (Poli, Ravagnan, 2016).

In questo senso, il supporto tecnico e finanziario dei programmi e dei relativi fondi europei, come nel caso del *Programma LIFE*, è risultato indispensabile per il rafforzamento di numerosi *green network*, attraverso le loro componenti principali – Riserve naturali, Parchi agricoli, Parchi fluviali, ecc – come avvenuto in molte aree metropolitane dell'Europa mediterranea, per esempio a Palermo e a Barcellona.

A differenza di queste esperienze, tuttavia, nelle quali i programmi hanno portato principalmente al finanziamento di progetti al di fuori delle strategie generali dei piani urbanistici e territoriali, e solo successivamente recepiti, la definizione di determinate componenti all'interno delle categorie normative di piano, come nel caso della componente del *Parco agricolo* del PRG di Roma, ha consentito un chiaro

---

<sup>1</sup> Il PRG di Roma è stato approvato con Del. CC 18/2008.

indirizzo strategico che ha aperto, come nel caso di Casal del Marmo<sup>2</sup>, la possibilità di ricevere un contributo operativo da parte del Programma TURAS<sup>3</sup>, finanziato dal VII FP dell'UE<sup>4</sup>.

Il piano deve quindi individuare al suo interno la struttura e le procedure per la costruzione di un sistema connettivo diramato e complesso, che leghi e faccia interagire gli spazi aperti naturali e antropici, sia *in uscita* verso i territori della dispersione insediativa, sia *in entrata* nelle maglie della città compatta selezionando e riconnettendo tutti i materiali urbani attraverso reti misurabili a diverse scale, da quella territoriale fino a quella minuta dei contesti urbani, e punteggiate da materiali diversi e di diverso peso e valore, nei quali, «sarà necessario scegliere, distinguere, salvaguardare e recuperare ma anche ignorare e eliminare, in una parola progettare» (Spagnolo, 2007).

Casi emblematici di integrazione delle questioni urbanistiche e ambientali nella costruzione integrata di *green, grey and blue networks* (Gasparrini, 2015) a differenti scale, sono i due recenti progetti urbani di *Madrid Rio*, nella capitale spagnola, e *Ile Seguin-Rives de Seine*, nella cintura metropolitana di Parigi, che hanno sperimentato nuovi approcci alla progettazione urbana dalla esplicita valenza eco-paesaggistica. In particolare, il caso francese mostra come il successo, in termini di rilancio urbano, basato sulle nuove forme di mobilità e sulla valorizzazione ambientale, dipenda dalla capacità di integrazione e coordinamento tra le previsioni urbanistiche e settoriali.

I processi di *metropolizzazione* hanno prodotto, dunque, una realtà complessa che ha sfumato la distinzione tra *vuoto urbano* e *spazio pubblico*, tra *componenti antropiche* e *naturalistiche*, tra *componenti urbane* e *rurali*, chiedendo una riconfigurazione sotto il profilo eco-paesaggistico, ma anche morfologico-funzionale e infrastrutturale. A Roma, il Piano ha affrontato questo tema nell'ambito della riorganizzazione funzionale e morfologica degli assetti urbani a partire da una visione progettuale e da un approccio programmatico che hanno portato ad affrontare la rigenerazione dei numerosi spazi abbandonati, degradati o sottoutilizzati localizzati in corrispondenza di alcune importanti reti ambientali verdi e blu – quali il Parco dell'Appia e il Tevere – integrando elementi naturali e antropici, per ricucire «le relazioni di continuità sempre proprie della città vivente» (Terranova, 2007), facendo riemergere il tema dello spazio pubblico. Tale strategia trova concretizzazione nella definizione degli *Ambiti di programmazione strategica*<sup>5</sup> del PRG, nel quale i diversi spazi aperti, dalle *Ville storiche*, alle aree golenali, agli spazi aperti degradati della periferia urbana, sono riarticolati in maniera coordinata sulla base di relazioni funzionali e connessioni fisiche. Come già previsto dal PRG, e confermato nella fase di crisi economica, attuare questo complesso progetto di valorizzazione, richiede di agire per parti, valutando preventivamente la sostenibilità e la fattibilità nonché mediando tra l'interesse pubblico e privato, grazie alla procedura del Progetto urbano<sup>6</sup>.

Come a Roma, anche in altre sperimentazioni recenti, che hanno peraltro potuto contare su legislazioni regionali più innovative rispetto alla LR 38/99, come in particolare il PSC di Bologna<sup>7</sup> e il PGT di Bergamo<sup>8</sup>, gli spazi pubblici e i grandi spazi aperti, divenuti *figure della ristrutturazione* o *cinture verdi*, hanno costituito la componente chiave del progetto di sviluppo della città, attraverso la quale ricucire anche il rapporto tra piano e progetto, attraverso i progetti urbani o i piani operativi, a partire dai principi di sostenibilità, sussidiarietà, partecipazione, flessibilità, perequazione (Cavagnis, Della Mea, Zambianchi, 2010).

Il periodo di crisi che stiamo attraversando, inoltre, richiede di intervenire perseguendo strategie di valorizzazione che riguardino tali spazi, intesi come 'beni comuni', luoghi potenziali di sviluppo culturale, economico e sociale. Risulta, in questo quadro, sempre più urgente assecondare, all'interno dei sistemi di pianificazione, anche forme partecipative di riappropriazione e di riuso temporaneo, che rigenerino i contesti dequalificati nell'attesa dell'attuazione definitiva.

Tra le innumerevoli pratiche in questo senso, si colloca l'esperienza romana relativa al fiume Tevere, interessato dal progetto culturale multidisciplinare *Tevereterno*, facente parte della piattaforma internazionale

---

<sup>2</sup> Il PRG 2008 inserisce gli ambiti di Casal del Marmo, Rocca Cencia e Arrone-Galeria nella componente *Parco Agricolo* (Cfr. Comune di Roma, PRG, Del. CC 18/2008, NTA, Art. 70).

<sup>3</sup> Il Programma *Transitioning towards urban resilience and sustainability* coinvolge 11 città europee e altri 28 partner tra imprese, autorità locali e ricercatori internazionali: <http://www.turas-cities.org/>.

<sup>4</sup> TURAS, che coinvolge oltre a Roma Capitale anche BIC Lazio e Sapienza, finalizzato ad affrontare le questioni relative ai rischi connessi ai cambiamenti climatici e al consumo di suolo, alla tutela e valorizzazione delle infrastrutture verdi e blu, alla filiera corta, al recupero di siti ed edifici degradati, ha portato all'elaborazione di nuove strategie progettuali.

<sup>5</sup> Cfr. art. 64 "Ambiti di programmazione strategica" delle NTA del PRG 2008 del Comune di Roma.

<sup>6</sup> Cfr. art. 15 "Progetto urbano" delle NTA del PRG del Comune di Roma.

<sup>7</sup> Il Piano Strutturale Comunale di Bologna è stato approvato nel 2008.

<sup>8</sup> Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Bergamo è stato approvato nel 2010.

*River//Cities Platform*<sup>9</sup>, finalizzato alla valorizzazione delle rive del fiume a partire dalla «creazione e gestione del primo spazio pubblico di Roma dedicato all'arte contemporanea *site-specific*»<sup>10</sup>, attraverso usi temporanei culturali-ricreativi in chiave ecocompatibile.

Queste pratiche fanno riferimento a contesti in cui gli strumenti urbanistici sono stati approvati proprio con l'avvio della crisi, nei quali la forte spinta propulsiva potenzialmente innescabile dalla strategia è stata fortemente colpita dalla contrazione di risorse causata dalla crisi, che ha tuttavia stimolato l'individuazione di nuove modalità per la gestione degli spazi collettivi.

Grazie, infatti, anche agli indirizzi nazionali definiti dalla Legge 10/2013 “Norme per lo sviluppo dello spazio verde urbano”, a Roma, come a Bologna e Bergamo e in molte altre città italiane, sono stati approvati dall'Amministrazione pubblica alcuni provvedimenti volti a regolamentare i rapporti pubblico-privato nei processi di progettazione, gestione e attuazione di aree verdi (o comunque libere) di proprietà pubblica, in alcuni casi peraltro già in parte previsti dalle norme della pianificazione comunale vigente (come nel caso di Roma)<sup>11</sup>. Tali provvedimenti sono finalizzati alla rigenerazione urbana diffusa e alla rivitalizzazione economica attraverso forme di riuso temporaneo e di agricoltura urbana. A Roma è stato promulgato a livello municipale, il “Bando aperto per adozione/assegnazione temporanea aree verdi/spazi liberi nella disponibilità del Municipio Roma XI e/o nel territorio del Municipio XI”<sup>12</sup>, mentre a Bologna è vigente il “Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani di Bologna”, approvato nel 2014.

Gli esiti di tali nuovi provvedimenti, sebbene vadano verificati nel tempo per valutarne la concreta efficacia, costituiscono una tattica di rigenerazione concretamente sperimentata per affrontare il degrado urbano.

### 3 | Il piano resiliente. Le reti di soggetti come luogo di innovazione delle tattiche di rigenerazione

Le dinamiche insediative spontanee della metropolizzazione del territorio, oltre ad aver alterato gli equilibri ecologici, hanno in molti casi determinato la dissoluzione del «sistema complesso di relazioni tra i singoli e il mondo fisico e tra le comunità e i territori (...) che determinano il senso di essere abitanti di un luogo, di riconoscere quel luogo come ambito del proprio abitare» (Colarossi, Latini, 2009).

La fase di crisi economica e ambientale, e le conseguenti carenze da parte della pubblica amministrazione nella attuazione e gestione della cosa pubblica, hanno ulteriormente inciso su tale rapporto, e rischiano di recidere ancora più profondamente il legame tra abitanti e luoghi.

In questo quadro, il tema della *resilienza urbana* (UNISDR, 2012; UNFCCC, 2015) si costituisce quale *concetto operativo* ma anche *valore collettivo* in grado di guidare la città verso un nuovo *sistema urbano*, che «si modifichi costruendo risposte sociali, culturali, economiche e ambientali nuove che le permettano di resistere nel lungo periodo alle sollecitazioni dell'ambiente e della storia» (De Angelis, Izzo, 2013).

In questa direzione, è impossibile per la pianificazione non considerare l'attuale sperimentazione di un insieme di tattiche che sostanziano un nuovo rapporto tra cittadini e territorio. Una sperimentazione che si palesa nella proliferazione di una moltitudine di pratiche di riappropriazione collettiva condotte dalla cittadinanza attiva per dare risposta alle problematiche di abbandono, incuria e degrado ma anche alle istanze di valorizzazione sociale e culturale degli spazi pubblici (Poli, Ravagnan, 2016).

Il modello di gestione di tali pratiche assume particolare interesse laddove cominciano a diffondersi tattiche di coordinamento all'interno di *reti di soggetti economici e sociali* che, coinvolgendo attori privati e pubblici, innescano processi virtuosi di contaminazione tecnica e culturale, mettendo in relazione idee, persone, luoghi e progetti, anche attraverso forme di *sharing economy*. Particolare interesse, ai fini della pianificazione urbanistica, rivestono le pratiche di *collaborative mapping* avviate da operatori del settore, come nei casi romani di *City Hound* e *Zappata romana*<sup>13</sup>, da Università, come nel caso di *Bergamo Open Mapping* e *BGPublic Space*, da associazioni e comitati di cittadini.

Queste *reti* possono, da una parte, rappresentare un utile strumento per la pianificazione, sia nella fase di elaborazione sia in quella di approvazione. In particolare nelle fasi di *sensibilizzazione*, finalizzata alla

<sup>9</sup> Si veda: <http://www.river-cities.net/>

<sup>10</sup> Si veda: <http://www.tevereterno.it/it/arts/triumphs-and-laments/>

<sup>11</sup> Cfr. art. 83 “Servizi pubblici. Norme generali” delle NTA del PRG 2008 del Comune di Roma.

<sup>12</sup> Il Bando è stato approvato con D.D. n. 831/2014.

<sup>13</sup> *City Hound* (<http://www.tspoon.org/cityhound/>) e *Zappata romana* (<http://www.zappataromana.net/>) sono state realizzate rispettivamente a partire da progetti degli studi di architettura TSPoon e UAP. In particolare, *City hound* è definito come un «*Social network* per la trasformazione temporanea degli spazi urbani sottoutilizzati».

presentazione del piano o del programma sul territorio; nella fase di *consultazione*, finalizzata a recepire i bisogni e i desideri dei cittadini relativi ai luoghi, così come le potenzialità di valorizzazione; nella fase di *concertazione*, finalizzata a recepire un riscontro degli abitanti e degli operatori sulle scelte progettuali<sup>14</sup>. Dall'altra, le Amministrazioni comunali stanno sperimentando queste piattaforme nelle fasi di *attuazione* e di *gestione* della pianificazione, al fine di individuare, attraverso la mappatura dei luoghi effettuata dalle differenti reti, i *punti di accumulazione* tra domanda e offerta, tra criticità e potenzialità di rigenerazione e valorizzazione. Questa modalità di individuazione 'dal basso' è risultata indispensabile per intraprendere un insieme di operazioni minute che consenta di perseguire concretamente una strategia di uscita dalla crisi, come avvenuto a Roma attraverso il riuso temporaneo, realizzato nell'ambito del Programma europeo TUTUR, di alcuni contesti degradati individuati dall'Amministrazione proprio tramite *City bound*.

#### 4 | Il piano urbanistico. I percorsi di innovazione in una prospettiva ambientale

Le sperimentazioni più innovative muovono quindi dall'esigenza di dare una risposta integrata alle istanze di rigenerazione ambientale, di rivitalizzazione sociale, di valorizzazione economica e culturale della città secondo principi di sostenibilità e di resilienza ai cambiamenti ambientali e socio-economici, «intesi sia come *concetti operativi* (Toubin, Lhomme, Diab, Serre et Laganier, 2012), attraverso i quali fare avanzare ricerca e sperimentazione sui temi della tutela e della valorizzazione delle risorse ambientali, sia come *valori collettivi*, etici e estetici (Gasparrini, 2011), sui quale rifondare non solo le forme del paesaggio urbano ma anche il senso dell'uso collettivo degli spazi» (Poli, Ravagnan, 2016).

Ogni crisi stimola, infatti, l'emergere di nuove questioni e nuove soluzioni che individuano percorsi di ricerca e sperimentazione: in questa fase di grande vulnerabilità urbana si presenta per l'urbanistica l'opportunità di ridefinire strategie di pianificazione e tattiche per l'attuazione che possano rilanciare insieme sia il ruolo delle città rispetto al Paese sia quello della pianificazione rispetto alla città e ai suoi abitanti.

In linea con le esperienze già avviate, in Italia e all'estero, il nuovo ciclo di pianificazione deve operare un rafforzamento e un consolidamento delle componenti progettuali, procedurali e normative di una prospettiva ambientale, sperimentando l'attuazione per parti di chiari progetti urbani dalla spiccata flessibilità attuativa e partecipazione collettiva, in una logica di resilienza, e dalla dichiarata vocazione ambientale, in linea con il principio di sostenibilità, per supportare, insieme all'evoluzione della struttura urbana fisica, anche una evoluzione socio-economica della città verso attività *green* e stili di vita *smart*. In questo senso, non appare possibile, né utile, abbandonare la visione d'insieme ma al tempo stesso è necessario che le strategie complessive e i grandi progetti urbani contemplino l'attuazione per parti e il governo delle sperimentazioni minute, che danno forma alle aspettative e alle insostituibili risorse operative che i cittadini rappresentano, attraverso procedure e regole partecipative adeguate al nuovo contesto socio-economico, e attraverso l'aiuto di risorse straordinarie e *network*, anche a livello internazionale, indirizzati a migliorare la qualità ecologica delle aree urbane.

#### Attribuzioni

Il presente contributo dà conto di un percorso di ricerca e di sperimentazione svolto congiuntamente dalle due Autrici. La redazione dei § 1, 3, 4 è comunque attribuibile a Irene Poli e la redazione del § 2 a Chiara Ravagnan.

#### Riferimenti bibliografici

- Balbo P. (2013), "Il Progetto di paesaggio", in *Lectures#1. Design, Pianificazione, Tecnologia dell'Architettura*, Rdesignpress, Roma, pp. 102-120.
- Barbieri C.A. (2008), *Metropolizzazione e Nuovo Piano*, Relazione introduttiva alla seconda Sessione del XXVI Congresso INU "Il Nuovo Piano", Ancona, reperibile su: <http://www.inu.it/wp-content/uploads/Barbieri.pdf>
- Borja J., Muxi Z. (2001), *El espacio público. Ciudad y ciudadanía*, Electa, Barcellona.
- Cavagnis G., Della Mea G., Zambianchi M. (2010), "Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile", in *Urbanistica*, n. 144, pp. 19-29.

---

<sup>14</sup> *Bergamo Open Mapping* e *BGPublic Space* sono dei progetti del Laboratorio Cartografico *DiatheSis* del CST-Centro Studi sul Territorio dell'Università di Bergamo (<http://www.sigaponlus.org/bgopenmapping/?q=cose>).

- Colarossi P., Latini A. (a cura di, 2009), "La città del buon abitare e la progettazione urbana", in *Urbanistica*, n. 140, pp. 41-74.
- Comune di Bologna, PSC, approvato con Del. CC 133/2008, *Relazione*.
- Comune di Roma, PRG, adottato con Del. CC 33/2003, *Relazione*. Comune di Roma, PRG, approvato con Del. CC 18/2008, *Norme Tecniche di Attuazione*.
- De Angelis A., Izzo M.V. (2013), "Lo spazio pubblico acceleratore e generatore del rinnovo della città resiliente", in Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C. (a cura di), *Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo. Tema 1. La rigenerazione urbana come resilienza*, Urbanistica Dossier, n. 4, pp.149-151.
- Gasparri C. (2015), *In the city on the cities. Nella città sulle città*, List, Trento.
- Gasparri C. (2011), "Nuovi sguardi sulla città esistente", in Toppetti F. (a cura di), *Paesaggi e città storica. Teorie e politiche del progetto*, Alinea, Città di Castello, pp. 79-86.
- Gasparri C., Savino M. (a cura di, 2016), "La città resiliente", in *Sentieri urbani*, n. 20.
- Gasparri C., Gabellini P., Rossi F. (2014), Programma della *Commissione INU Paese Città resilienti e adattive, città di reti, città motori di sviluppo*, disponibile su: [http://www.inu.it/wpcontent/uploads/Programma\\_commissione\\_INU\\_citta\\_resilienti\\_30\\_ottobre\\_2014.pdf](http://www.inu.it/wpcontent/uploads/Programma_commissione_INU_citta_resilienti_30_ottobre_2014.pdf)
- Indovina F. (2005), "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), *L'esplosione della città*, Editrice compositori, Bologna, pp. 14-31.
- Oliva F. (a cura di, 2010), *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica a Giuseppe Campos Venuti*, Laterza, Bari.
- Oliva F. (2008), "Il Nuovo piano", in *Urbanistica*, n. 135, pp. 4-7.
- Oliva F. (2001), "Il Sistema ambientale", in Ricci L. (a cura di), *Il Nuovo Piano di Roma*, in *Urbanistica*, n. 116, pp. 158-165.
- Poli I., Ravagnan C. (2016), "Roma. Percorsi di innovazione nella gestione dei beni comuni", in Gasparri C., Savino M. (a cura di), *La città resiliente*, in *Sentieri urbani*, n. 20, pp. 47-48.
- Ricci L. (2014), "Governare il cambiamento: più urbanistica, più piani", in Franceschini A. (a cura di), *Sulla città futura. Dal piano urbanistico tradizionale al progetto ecologico*, List, Trento, pp. 98-104.
- Ricci L. (a cura di, 2009), *Piano locale e... Nuove regole, nuovi strumenti, nuovi meccanismi attuativi*, FrancoAngeli, Roma.
- Ricci L. (2005), *Diffusione insediative, territorio e paesaggio. Un progetto per il governo delle trasformazioni territoriali contemporanee*, Carocci, Roma.
- Spagnolo R. (2007), *Note per un aggiornamento delle culture del recupero*, in Carullo S. (a cura di), *Spazi aperti nei contesti storici. Atti*, ANCSA, Bergamo, pp. 13-15.
- Talia M. (2012), "Gli interrogativi di una città in cambiamento", in Talia M., Sargolini S., *Ri-conoscere e ri-progettare la città contemporanea*, Franco Angeli, Milano, pp. 13-25.
- Talia M., Sargolini S. (a cura di, 2012), *Ri-conoscere e ri-progettare la città contemporanea*, Franco Angeli, Milano.
- Terranova A. (2007), "Piazze che spiazzano e piazze che ricompongono", in Carullo S. (a cura di), *Spazi aperti nei contesti storici. Atti*, ANCSA, Bergamo, pp. 51-53.
- Toppetti F. (a cura di, 2011), *Paesaggi e città storica. Teorie e politiche del progetto*, Alinea, , Città di Castello.
- Toubin M., Lhomme S., Diab Y., Serre D. et Laganier R. (2012), "La Résilience urbaine: un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine?", in *Développement durable et territoires*, vol. 3 n.1, disponibile su: <https://developpementdurable.revues.org/9208>

urbanpromo



**Convegno Internazionale / International Conference**

Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia  
A New Cycle Of Urban Planning Between Tactics And Strategy

**XIII EDIZIONE PROGETTO PAESE / Triennale di Milano, 8-11 Novembre 2016**

urbanpromo