


architettura
urbanistica
paesaggio
beni culturali


DIVERSEcity



CNA
PPC

 CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S E c i t y



CNA
PPC

CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

DIVERSEcity

Call for Papers - Biennale Spazio Pubblico 2019 - Roma

CNAPPC

Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori

Componenti del Consiglio

Giuseppe Cappochin - Presidente

Marco Aimetti

Walter Baricchi

Ilaria Becco

Lilia Cannarella

Massimo Crusi

Alessandra Ferrari

Franco Frison

Rino La Mendola

Paolo Malara

Alessandro Marata

Luisa Mutti

Fabrizio Pistolesi

Arturo Livio Sacchi

Diego Zoppi

A cura di

Alessandro Marata | Dipartimento Ambiente Energia e Sostenibilità - CNAPPC

Rossana Galdini | Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche - Sapienza Università di Roma

Dipartimento Ambiente Energia e Sostenibilità - Coordinatore: Alessandro Marata

Componenti dei Gruppi operativi : Teresa Alvino, Carlotta Cocco, Stefano Meneghini, Daniele Menichini, Carmela Palmieri, Massimo Pedone, Salvo Pitruzzella, Egidio Raimondi, Martino Roatta, Alessandra Siviero, Aurelio Zennaro

Grafica e impaginazione Marta Badiali e Maria Chiara Francavilla

E' vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico. Per la legge italiana la fotocopia è lecita solo per uso personale purché non danneggi l'autore. Quindi ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita e minaccia la sopravvivenza di un modo di trasmettere la conoscenza. Chi fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per fotocopiare, chi comunque favorisce questa pratica commette un furto e opera ai danni della cultura.

Nel caso in cui fosse stato commesso qualche errore o omissione riguardo ai copyright delle illustrazioni saremo lieti di correggerli nella prossima ristampa.

ISBN 978-88-941296-4-9

Roma - 2019

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

INDICE

Il progetto della città contemporanea Giuseppe Cappochin	13
DIVERSEcity Alessandro Marata	15
Green urbanism: strategies for a diverse city Rossana Galdini	27
SOSTENIBILITA'	
Diversità di antropizzazioni con l'approccio ecologico integrato Stefano Aragona	41
Strategia preliminare delle aree interne in Abruzzo Il Sistema della Mobilità Teresa Ciambellini	51
Tipologie di mobilità a Roma: una cluster analysis Marina Ciampi	61
La progettazione dello spazio pubblico in un'ottica di sostenibilità multidimensionale. Una esperienza di co-programmazione partecipata per la rigenerazione territoriale sostenibile nel Lazio. Silvia De Nardis	73
La mobilità ciclistica come fattore strategico di sviluppo sostenibile e accessibilità regionale: il caso della Sardegna Elisabetta Anna Di Cesare, B. Scappini, Veronica Zucca, Italo Meloni	85
Il Contratto di Fiume, strumento per la rinaturalizzazione della Città contemporanea Sante Foresta	97
INSIDE, cartone e nanotecnologie applicate per un'abitazione temporanea e per l'emergenza off grid Anna Garifi	109
Mobilità sostenibile in Val Tanaro Antida Gazzola	121
Diritto alla città Lucia Krasovec-Lucas, Gioia Gattamorta	131
Una città diversa per cittadini uguali Olivia Longo, Ivana Passamani	139
Dal Piano di adattamento al clima al progetto degli ecoquartieri parigini. Lo spazio pubblico come infrastruttura ambientale per la mitigazione degli impatti ecologici. Silvia Nigro	151
Biblioteca naturale Giovanna Saracino	161
Sustainable districts in Freiburg im Breisgau Sara Spanu	169

SPAZIO PUBBLICO

Verso nuove intelligenze dello spazio pubblico. Il parco Zari 2.0 a Bovisio Masciago Alessandro Ali, Chiara Nifosi, Luca Tognù	181
Educare allo Spazio Pubblico Per una lezione di Grammatica e Città Chiara Amato, Alessandro De Simone	193
La città e i nodi infrastrutturali: il progetto di rigenerazione degli spazi pubblici del quartiere aeroportuale Roissypole - Charles de Gaulle, Parigi. Arturo Becchetti, Fabrizio Felici, Alessandra Pusceddu	205
PUBLIC SPACES: resources for the city or places of conflict? Teresa Cilona	217
Tagliare alberi in città Valerio Cozzi, Erica Kusterle	229
The role of trees in public spaces in Spanish cities. Past and future. M. Rosario del Caz Enjuto	235
Un passo dopo l'altro: ricostruire lo spazio pubblico Matthew Earle (Kallipolis)	247
Agenda 2030 and its Public Space Target: from Chore to Asset Pietro Garau	257
Valorizzazione dello standard urbanistico a verde pubblico per usi temporanei e marketing territoriale. Proposte e sperimentazioni a partire dall'approccio dei Servizi Ecosistemici Vito Garramone, Elena Gissi, Francesco Musco	267
Per il rilancio del dibattito su spazi comuni e sfera pubblica : appunti da un caso emblematico Annick Magnier	279
Strategie per la qualità del verde in ambito urbano Gaetano Giovanni Daniele Manuele	291
Lo spazio pubblico tra memoria e nuovi paesaggi urbani Umberto Minuta	303
Le città (In)sensibili. Inclusione, accessibilità, percezione ambientale. Letizia Montalbano	313
Spazi verdi accessibili e inclusivi: il progetto Parco Libera Tutti a Certaldo Narrazioni Urbane - Michela Fiaschi, Caterina Fusi, Diego Cariani	325
Spazio pubblico e benessere delle persone: Design di prodotti e servizi per i contesti urbani Andreas Sicklinger, Valentina Gianfrate, Guglielmo Ori	337
Le diversità del tempo nella città di oggi Claudio Zanirato	349

BENI COMUNI

Temporary Village: una città per tutti Erika Alessandrini, Stefano Campanozzi	361
L'antico cimitero di Querceta di Seravezza La comunità si riappropria di un bene comune Enrico Bascherini	371
Un agency per gli anziani Francesca Cubeddu	381

Disegnare per il bene comune: le voci del silenzio Andrea Donelli	393
Mobility, Translocalisation and Transduction: The Resilience of New Urban Commons in the Era of Advanced Technospheres Manfredo Manfredini	403
A piedi nudi in città. A Grosseto, l'esperienza di un laboratorio urbano Michele Manigrasso	415
L'Aquila, frammenti di comunità Ri-costruzione e tras-mutazione sociale: uno sguardo sociologico Anna Maria Paola Toti	427
Tevere bene comune ovvero come ritrovare un rapporto fra il fiume e la città Flavio Trinca	439
RIGENERAZIONE URBANA	
Innovazione e sostenibilità nel progetto di rigenerazione di uno spazio urbano Roberta Angelini	451
Cultural heritage-led initiatives for urban regeneration. Pilot implementation actions in Bologna public spaces Andrea Boeri, Danila Longo, Valentina Gianfrate, Rossella Roversi	463
Rigenerare i beni confiscati al Nord: una sfida multidimensionale nel cuore fragile delle città Luca Bonzanni	475
L'abilità di cambiare le città Valeria Brigliadori	487
Recupero di Forte Aurelia: storia e contemporaneità Bruno Buratti, Fiorenzo Meneghelli	495
Seminare "idee", da spazio diviso a spazio collettivo: il parco urbano del sedime ferroviario a Palagianello. A. Carriero, F. Maiorano, O. Milano, F. Petrera	507
Archeologia urbana e città contemporanea Un'occasione di progetto nel nucleo antico di Napoli Mattia Cocozza	513
Inventare lo spazio pubblico nell'iperdensità. La riqualificazione del sistema degli spazi intermedi del quartiere Libertà di Bari Rossella Ferorelli, Alessandro Cariello, Luigi Falbo, Vitandrea Marzano, Andrea Paone	523
Un palazzo, un vuoto, un Obiettivo. Enrico Maria Ferrari	535
L'accento sulla A - Approcci all'architettura moderna Daniele Longobardi	547
Is the public (space) real (estate)? Filippo Orsini, Luca Salmieri	557
Re-public Space: il progetto di spazio pubblico come chiave di rigenerazione urbana nel quartiere Libertà di Bari Martina Ottaviano	569
Il contemporaneo rigenera l'antico: un progetto per Chieti Alta Luca Petrucci	581
Il recupero del complesso monumentale dei Chiostrì di S. Pietro. Il "non finito" come strategia di rigenerazione Andrea Zamboni	591

RESILIENZA

Da Napoli alla Sanità: un viaggio nel Rione tra migrazione e turismo Antonella Berritto	603
L'insostenibile città del non essere Rocco Converti	615
L'Aquila – Spazio pubblico dinamico per una ricostruzione sostenibile Dunamis Architettura - Stefano Balassone, Lorenzo Cantalini, Giovanna Marchei	627
La Progettazione Urbana come Strumento di Prevenzione del Terrorismo Alessandro Rizzo	639
Lo Spazio Negato Alessia Rossi, Francesco Giancola	651
Sustainable, inclusive and safe cities: reconstructing places after catastrophes Marichela Sepe	661
Dalla SUM alla CLE: strategie di prevenzione del rischio sismico Flavia Sinisi	675

ARTE

Operatività ambientale o 'decoro' dell'urbano? Gli interventi scultorei del 'Plateau' di Kirchberg a Lussemburgo Massimo Bignardi	687
M9, il museo del Novecento tra rigenerazione urbana e nuove tecnologie. Thomas Bisiani	699
Ars tua vita mea Angela D'Agostino, Giovangiuseppe Vannelli	709
La pelle della città: considerazioni, metodi e strumenti degli interventi sul tessuto urbano Marco Fabri	721
Agenda 2030 ART can develop DIVERSEcity? Michele Gortan	731
Public Icons on the Fringe of a Metropolis Street art in a district with strong migration flows Matteo Giuseppe Romanato	743
Big City Life ed Ecomuseo Casilino: due esempi di Participatory Cultural Initiatives nella periferia romana Maria Martina Soricario	755

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Il progetto della città contemporanea

Giuseppe Cappochin
Presidente CNAPPC

Le trasformazioni degli ultimi decenni, la crisi economica, la globalizzazione, i fenomeni legati all'immigrazione hanno cambiato non solo l'immagine, ma anche il funzionamento delle città italiane e, più in generale, di quelle europee, seppure con alcune differenze.

Da molti anni il Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori ha fra le sue priorità quella del miglioramento della qualità della vita degli spazi urbani. Lo fa attraverso azioni volte al miglioramento del quadro normativo, alla sensibilizzazione di chi amministra la cosa pubblica e dei cittadini, al monitoraggio dei problemi e all'individuazione delle soluzioni. Lo fa, quindi, attraverso proposte di legge, convegni, concorsi di progettazione, eventi caratterizzati da grande visibilità mediatica, mostre e, come in questo caso, pubblicazioni. La Città Creativa, call for paper internazionale promossa dal Dipartimento Ambiente e Sostenibilità del CNAPPC insieme al Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche dell'Università di Roma, La Sapienza, in occasione della Biennale Spazio Pubblico 2019, si colloca nell'ambito di una ricerca che il Consiglio Nazionale pensa debba essere interdisciplinare, indispensabile ed ineludibile per elevare la qualità del dibattito architettonico nel nostro Paese. I saggi presenti in questo volume, frutto del lavoro professionale e di ricerca di architetti, sociologi, economisti, giuristi e geografi arricchiranno la complessa discussione sul futuro delle città che il Consiglio Nazionale ogni anno promuove anche attraverso il Premio Ri.U.So., dedicato alla rigenerazione urbana sostenibile, che, nelle cinque edizioni svolte negli ultimi anni, ha visto la partecipazione di oltre seimila progettisti anche da numerosi paesi esteri. Questo volume, che il Consiglio Nazionale architetti PPC mette a disposizione della comunità di tutti coloro che si occupano del progetto della città contemporanea, offre un panorama complesso ed articolato di considerazioni analitiche e progettuali certamente utili alla ricerca teorica e alle prassi che hanno come obiettivo il miglioramento della qualità della vita delle città italiane.



DIVERSEcity

Alessandro Marata*

Solo se riusciremo a vedere l'universo come un tutt'uno in cui ogni parte riflette la totalità e in cui la grande bellezza sta nella sua diversità, cominceremo a capire chi siamo e dove stiamo.

Tiziano Terzani

Diversità culturale

(Lessico del XXI Secolo, Treccani)

Locuz. Sost. f. – Varietà di valori, di natura sociologica, etica, religiosa ed etnica derivanti dai diversi usi della biodiversità e riferibili alla cultura materiale delle popolazioni.

Sono trascorsi quasi venti anni da quando a Parigi, durante la trentunesima sessione della Conferenza Generale dell'UNESCO, venne adottata la *Dichiarazione Universale sulla Diversità Culturale*. Quel giorno, il 2 novembre 2001, è stato scritto uno dei documenti più importanti della storia del genere umano.

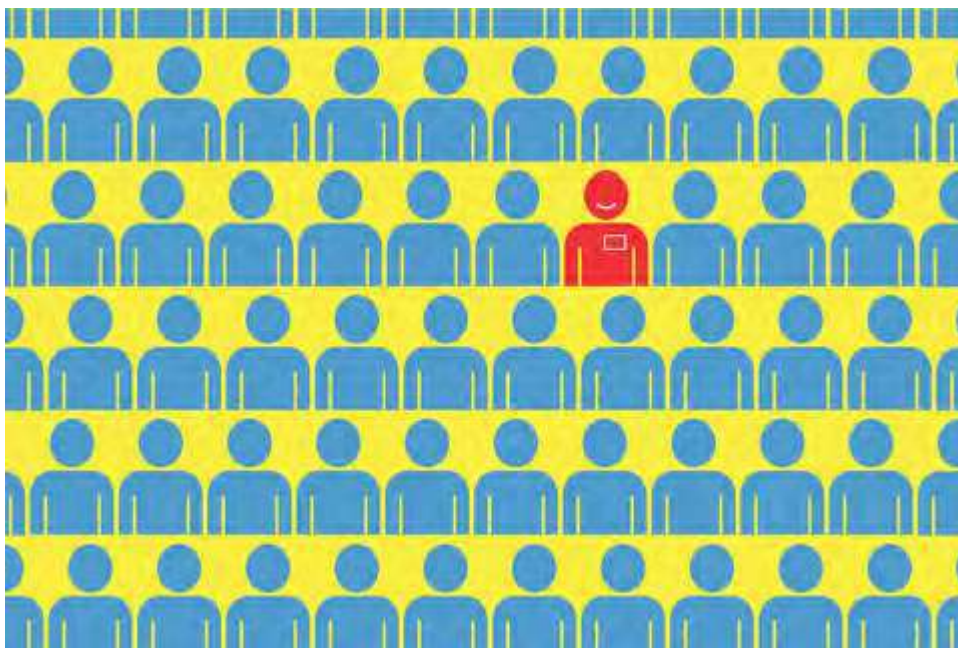
La Dichiarazione del Millennio

Poco tempo prima, l'8 settembre 2000 era stata adottata, dall'Assemblea Nazionale delle Nazioni Unite, la *Dichiarazione del Millennio*. Questo documento affrontava tutte le tematiche di importanza planetaria riguardanti il futuro del pianeta e il benessere del genere umano, sia in senso fisiologico che in quello culturale. Otto capitoli e trentadue articoli per affermare l'impegno di Capi di Stato e Governi a difesa della libertà, dell'uguaglianza, della solidarietà, della tolleranza, del rispetto per la natura, della pace, della sicurezza, del disarmo, dell'eliminazione della povertà, dei diritti umani, della democrazia, del buon governo. Un capitolo

era dedicato specificatamente alle particolari necessità dell’Africa, riconosciuta come il luogo più bisognoso di attenzione e di sviluppo. Da questo documento di carattere generale e fondativo dopo poco è scaturita la specifica dichiarazione dedicata ai temi della cultura e della diversità.

La Dichiarazione Universale sulla Diversità Culturale

Dodici articoli per sintetizzare tutti gli aspetti importanti per i quali la diversità culturale viene posta a pilastro dei diritti e delle libertà fondamentali dell’uomo: patrimonio comune dell’umanità, diversificazione e pluralismo, fattore di sviluppo, accessibilità per tutti, fonte e catalizzatore di creatività, offerta di beni e di servizi, scambi di beni a scala mondiale, partenariati pubblici e privati. Ai dodici articoli hanno fatto seguito venti linee essenziali del relativo piano d’azione: opportunità di uno strumento giuridico internazionale a tutela della diversità culturale, della sua promozione, a favore della cooperazione, del patrimonio linguistico, programmi scolastici e formazione, processi educativi, alfabetizzazione digitale, accesso all’informazione, patrimonio culturale orale ed immateriale, protezione dei saperi tradizionali, del diritto d’autore, dell’equa remunerazione, favorire il consolidamento di istituzioni culturali, politiche pubbliche e private. Il documento si conclude con la raccomandazione degli Stati Membri al Direttore Generale per la comunicazione e l’attuazione della Dichiarazione insieme alle organizzazioni intergovernative e non governative interessate, al fine di rafforzare un’azione sinergica in favore della diversità culturale.



La Convenzione sulla protezione e la promozione della diversità delle espressioni culturali

Adottata nella trentatreesima sessione dalla Conferenza Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura, riunitasi a Parigi il 20 ottobre 2005, afferma che la diversità culturale è una caratteristica inerente all'umanità, della quale è patrimonio comune che deve essere valorizzato e salvaguardato a beneficio di tutti. È costituita da trentacinque articoli che esplicitano come la cultura assuma forme diverse nel tempo e nello spazio e si rifletta nella pluralità delle identità e nelle espressioni culturali delle società e dei popoli umani.

Particolarmente importante è l'articolo 2 che riguarda i principi fondamentali, declinati in otto punti: principio del rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali, principio di sovranità, principio dell'uguale dignità e del rispetto di tutte le culture, principio di solidarietà e di cooperazione internazionali, principio della complementarità degli aspetti economici e culturali dello sviluppo, principio di sviluppo sostenibile, principio di accesso equo, principio di apertura ed equilibrio. Interessanti sono anche le definizioni che vengono definite all'interno della Convenzione: diversità culturale, contenuto culturale, espressioni culturali, servizi culturali, industrie culturali, politiche culturali. Il documento ha anche un allegato sulle procedure di pacificazione nel caso che una parte contraente si rivolga alla Commissione di Conciliazione per risolvere controversie in merito.



La Giornata Mondiale per la Diversità culturale, per il dialogo e lo sviluppo

Istituita dall'Unesco Giornata Mondiale nel 2001, con lo scopo di aumentare la consapevolezza sulle problematiche relative alla diversità e alla cultura. Si fonda su quanto scritto nell'articolo 27 della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, di cui si celebra quest'anno il settantunesimo anniversario e che dice che ogni individuo ha diritto di prendere parte liberamente alla vita culturale della comunità, di godere delle arti e di partecipare al progresso scientifico e ai suoi benefici. Una grande sfida per il futuro riguarda l'integrazione della cultura all'interno di una visione globale dello sviluppo; a questo proposito è stata istituita la Rete delle Città Creative supportata dall'Unesco. La rete è costituita da quasi duecento città e oltre settanta paesi e punta a promuovere un modello di sviluppo urbano sostenibile basato sulla cooperazione attiva tra le città di tutto il mondo.



Il Messaggio di Irina Bokova, Direttore Generale dell'UNESCO

Il 21 maggio del 2017, in occasione della Giornata Mondiale per la Diversità Culturale, per il dialogo e lo sviluppo, Irina Bokova ha voluto inviare un messaggio, a nome dell'Unesco, per ricordare gli straordinari vantaggi che la diversità culturale, materiale ed immateriale, offre all'umanità intera: *“Con l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile la comunità internazionale ha riconosciuto il ruolo decisivo della cultura come motore del cambiamento e dello sviluppo. Il*

raggiungimento dei 17 obiettivi sarà impossibile senza attingere alla forza e al potere creativo della diversità delle culture di tutta l'umanità, senza impegnarsi in un dialogo continuo per garantire che tutti i membri della società traggano beneficio dallo sviluppo”.

La città come ecosistema culturale

La città, specchio del mondo contemporaneo, è caratterizzata da una complessità sempre maggiore. Aumentano di continuo gli elementi che la compongono e, in modo vertiginoso, le interazioni tra di loro. Gli organismi urbani sono sistemi complessi che non riescono sempre ad autoregolarsi; a volte, in analogia con quelle naturali, le dinamiche dei cambiamenti non vanno nella direzione giusta. A volte l'entropia impedisce un sufficiente equilibrio tra le parti e le evoluzioni diventano incontrollabili. È importante, in questi casi, che i sistemi urbani siano adattabili e versatili. La diversità culturale, sinonimo di tolleranza condivisione e collaborazione è uno degli strumenti più importanti per poter garantire il funzionamento del sistema, l'equilibrio di un gran numero di elementi che costituiscono la città, l'ottimizzazione delle interrelazioni neuronali nel sistema degli spazi urbani.

La Carta dello Spazio Pubblico 2019

Al termine della quarta edizione della Biennale dello Spazio Pubblico, svoltasi a Roma, è stata aggiornata la Charter of Public Space promossa nel 2013. In questo documento si sottolinea l'importanza dello spazio pubblico per poter affrontare in modo migliore i cambiamenti climatici, la creatività e la socializzazione dei cittadini, l'accessibilità e l'inclusività per tutti, la condivisione e la partecipazione, la salute e la sicurezza, la ricerca e l'innovazione. La Carta sostiene in termini generali la United Nation Habitat III New Urban Agenda e l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.





La città delle utopie concrete

DIVERSEcity è un luogo dove tutto questo è stato compreso e condiviso. E' un luogo dove trovano posto le molteplici declinazioni culturali, commerciali, etiche, tecnologiche, umane e sociologiche che la città può offrire e può mettere a disposizione dei suoi cittadini. E' il luogo di quelle utopie che a volte, come diceva Yona Friedman, si fanno concrete attraverso la forza dell'architettura e si aprono al mondo grazie alla forza inarrestabile della loro cultura.

Diversità significa che non può esistere una tastiera senza un colore, una tastiera di un computer senza un carattere alfanumerico, un dito senza impronta digitale, la biblioteca di Babele senza un libro, una folla con le persone tutte identiche, una facciata di un edificio con le finestre tutte uguali.

Diversità significa che, all'interno di DIVERSEcity, tutti i colori, le forme, le idee, le persone, hanno diritto di espressione e cittadinanza.

DIVERSEcity è una di quelle utopie che a volte si realizzano e che rispondono alla sollecitazione del Mahatma Gandhi: *“Non voglio che la mia casa abbia muri chiusi sui lati e finestre bloccate. Desidero che le culture di tutti i paesi soffino nella mia casa il più liberamente possibile”*.

DIVERSEcity ha le proprie porte e le proprie finestre aperte al vento della diversità.



Una carta del mondo che non contiene il Paese dell'Utopia non è degna nemmeno di uno sguardo, perché non contempla il solo Paese al quale l'Umanità approda di continuo. E quando vi getta l'ancora, la vedetta scorge un Paese migliore e l'Umanità di nuovo fa vela. Il progresso altro non è che il farsi storia delle utopie.

Oscar Wilde



Bibliografia

- Aime, Marco (2009). *Una bella differenza. Alla scoperta della diversità*. Torino: Einaudi
- Amendola, Giandomenico (2016). *Le retoriche della città*. Bari: Edizioni Dedalo.
- Attali, Jacques (2007). *Breve storia del futuro*. Roma: Fazi Editore.
- Augé, Marc (2012). *Futuro*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Augé, Marc (2017). *Un altro mondo è possibile*. Torino: Codice Edizioni.
- Balboni, Paolo. E. (2007). *La comunicazione interculturale*. Venezia: Marsilio.
- Baraldi, Claudio (2003). *Comunicazione interculturale e diversità*. Roma: Carocci.
- Baricco, Alessandro (2009). *Next. Piccolo libro sulla globalizzazione e sul mondo che verrà*. Milano: Feltrinelli.
- Bauman, Zygmunt (2000). *La solitudine del cittadino globale*. Milano: Feltrinelli.

- Bauman, Zygmunt (2002). *Il disagio della postmodernità*. Milano: Bruno Mondadori.
- Beck, Ulrich (2016). *La metamorfosi del mondo*. Bari: Laterza
- Bennett, Milton (2002). *Principi di comunicazione interculturale*. Milano: Franco Angeli.
- Biennale dello Spazio Pubblico (2019). *Charter of Public Space*. Roma.
- Bokova, Irina (2017). *Messaggio in occasione della Giornata Mondiale per la Diversità Culturale*. Unesco.
- Bourguignon, Francois (2012). *La globalizzazione della disuguaglianza*. Torino: Codice Edizioni.
- Bregman, Rutger (2017). *Utopia per realisti*. Milano: Feltrinelli.
- Cassano, franco (2004). *Homo civicus*. Bari: Dedalo.
- Chiapparino, Francesco, a cura di (2011). *Diversità sociale e sostenibilità*. Bologna: Il Mulino.
- Chomsky, Noa (2012). *Siamo il 99 %*. Roma: Edizioni Nottetempo.
- Cogoli, Giulia, a cura di (2018). *La cultura ci rende umani*. Milano: UTET.
- Delrio, Graziano (2011). *Città delle persone*. Roma: Donzelli editore.
- Di Rienzo, Paolo e Azara, Liliosa, a cura di (2018). *Learning city e diversità culturale*. Soveria Mannelli: Rubbettino Editore.
- Galdini, Rossana (2017). *Terapie Urbane*. Soveria Mannelli: Rubbettino Editore.
- Galdo, Antonio (2012). *L'egoismo è finito*. Torino: Einaudi.
- Gehl, Jan (2017). *Città per le persone*. Santarcangelo di Romagna: Maggioli Editori.
- Giddens, Anthony (2000). *Il mondo che cambia. Come la globalizzazione ridisegna la nostra vita*. Bologna: Il Mulino.
- Lessico del XXI Secolo* (2012). Treccani
- Mattei, Maria Grazia, a cura di (2013). *Carlo Ratti. Smart City, Smart Citizen*. Milano: Egea.
- Mazzoli, Giorgio e Mazzoli, Lella (2012). *Utopie. Percorsi immaginari per il futuro*. Torino: Codice Edizioni.
- Morin, Edgar (2001). *I sette saperi*. Milano: Raffaello Cortina Editori.
- Morin, Edgar (2011). *La sfida della complessità*. Firenze: Le Lettere Editore.
- Morin, Edgar (2016). *7 lezioni sul pensiero globale*. Milano: Raffaele Cortina Editore
- Niemeyer, Oscar (2012). *Il mondo è ingiusto*. Milano: Arnoldo Mondadori Editore.
- Parag, Khanna (2016). *Connettography. Le mappe del futuro*. Roma: Fazi Editore.
- Ratti, Carlo (2014). *Smart City, Smart Citizen*. Milano: Egea.
- Ratti, Carlo (2017). *La città di domani*. Torino: Einaudi.

Ravazzini, Marzia e Saraceno, Benedetto, a cura di (2012). *Le sfide della felicità urbana*. Milano: il Saggiatore.

Sartori, Giovanni (2000). *Pluralismo, multiculturalismo e estranei. Saggio sulla società multietnica*. Milano: Rizzoli.

Savater, Fernando (2012). *Piccola bussola etica per il mondo che viene*. Bari: Laterza.

Sennet, Richard (1999). *L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalismo sulla vita personale*. Milano: Feltrinelli.

Serres, Michel (2012). *Non è un mondo per vecchi*. Torino: Bollati Boringhieri.

Sterling, Bruce (2006). *La forma del futuro*. Milano: Apogeo.

Stiglitz, Joseph E. (2012). *Il prezzo della disuguaglianza*. Torino: Einaudi.

UNESCO, (2001). *Dichiarazione Universale dell'Unesco sulla Diversità Culturale*. Parigi.

Wieviorka, Michel (2007). *L'inquietudine delle differenze*. Milano: Mondadori.

Yunus, Muhammad (2018). *Un mondo a tre zeri*. Milano: Feltrinelli.

*Coordinatore Dipartimento Ambiente Energia e Sostenibilità CNAPP



D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Green urbanism: strategies for a diverse city. The case of the Hammarby Sjöstad district in Stockholm

Rossana Galdini *

Abstract

This paper aims to contribute to the current debate on green urbanism as a multidisciplinary approach which calls on us to move beyond the traditional polarity between cities and nature, creating sustainable places, communities and lifestyles. Given the urgent need to integrate sustainability principles into urban design processes, what is required are new strategies for facing the profound challenges involved in moving towards a diverse city. The case of Stockholm, the first European Green City (2010), engaged for years in the process of sustainable transformation, shows that the holistic strategies adopted by the city can increase community engagement, thus acting as a catalyst for more sustainable future cities.

Parole chiave: green urbanism, città verdi, sviluppo sostenibile, comunità

Keywords: green urbanism; green cities; sustainable development, community

Introduction

Looking at the contemporary city and its territorial models, it is evident that the continuous erosion of environmental resources required by the urban metabolism represents a state of serious non-sustainability. The pollution and congestion stemming from forms of mobility that remain excessively tied to private motorization is exacerbated by the enormous waste of energy produced by a mostly obsolete heritage.

More and more people live in urban areas: the economic shift accompanying the growth of a knowledge-based economy tends to concentrate populations, creating both a need for resources and the opportunity for economies of scale and creative activities. The city and its associated lifestyle have become sites which are seductive (Rykwert, 2004) and therefore competitive. As Rykwert has suggested, twenty-first-century cities reveal something about us, how we made them, how they have evolved, and how we might foster change and effect

improvements. Taking into account our role as citizens and consumers, we need to consider the economic, social, and cultural implications of development and, if necessary, take action against its side-effects.

This scenario draws attention to the fact that we need to change current territorial models by instead looking to virtuous practices and strategies that pursue a careful policy of reducing land consumption and re-naturalizing unused areas within the city, creating a green infrastructure system the transformation of which no longer appears plausible in the face of possible directions of development. These considerations also touch on issues such as landscape and cultural heritage, too often considered sectorial topics concerning ordinary planning.

How can we design and plan a sustainable city? How do we promote spaces that are capable of becoming sustainable? The effort to answer these difficult questions entails two main assumptions: the fact that there are some general conditions which exist that can be accepted everywhere, and that there are some specificities linked to the given context as a result of differing geographic, social and cultural circumstances.

The first issue is the increasingly central role that cities play in the global agenda for sustainability. To this end, as Tickell (1998) and Beatley (2010) have argued, "The first and most obvious thing about cities is that they are like organisms, sucking in resources and emitting wastes" (Tickell, 1998). This ancient organic metaphor is more and more useful for highlighting the enormous amount of waste caused by urban growth, high carbon dioxide emissions, and the squandering of natural resources. According to Di Palma (2006), "to conceive the city as organic implies not only a focus on life but also an assumption that life itself is dependent on an organized system." By choosing organic over biological, as the author suggests, it is possible to identify a system the components of which work together to support life because this aspect makes organic a term applicable not just to natural bodies, but to social bodies too. The term "organic" thus incorporates ideas of life in a broad sense, stretching from the life of an individual to the life of a collectivity, or a society, as a whole. Cohen (2017) stresses that there is an urgent need to focus on cities because, if we want to achieve a sustainable planet, "it needs to happen in our cities." In view of this point, it is up to institutions, governments and non-governmental organizations as well as researchers to drive such change through policies, rules, and innovative plans for modifying individual and collective behaviour. The careful use of new technologies can, for example, promote consumption even while curbing its environmental impact. Furthermore, new economic trends such as the circular economy are intended to transform contemporary

consumers into prosumers; this approach shifts the focus from ownership to use, from possession to access and from the individual to the community (Maggioni, 2017). These economic and cultural aspects imply a paradigmatic change that moves away from the traditional technocratic vision of modernist and rational nature to instead pursue the idea of a shared city.

To make a city sustainable requires active and effective political strategies, but that is not enough. In a broader sense, the element that is central to achieving sustainability (in terms of environmental-social and economic dimensions) is a bottom-up approach to a human and environmentally centred city. The push for a diverse city must be sustained by people's aspirations of achieving a diverse city.

Green cities represent the best urban therapies (Galdini, 2017) for facing global challenges such as climate change, biodiversity loss, land consumptions and air pollution, improving the quality of life and creating wellness. Green cities can model and pilot this shift, suggesting new directions to move in order to achieve real development.

To observe and reflect on such issues, this paper analyses the case of Stockholm, the first Green European City (2010) and an urban model characterized by a very high quality of life. In Stockholm we can observe a case such as the Hammarby Sjöstad district, an example of a future city built using the most advanced practices of eco-sustainability.

Methods

This paper focuses on green urbanism and the idea and planning of green cities in Europe. Contemporary cities appear to be transitioning towards a diverse model, but this shift still has a long way to go. As many cases in Europe demonstrate, this process is a work in progress due to the urgent need to counteract natural resource waste and widespread urbanization. This study addresses the role of sustainability in European policy and examines the case of Stockholm as a concrete example of the actions and policies required to transition towards a diverse city model. To this end, in the first part, it provides a short overview of the literature on green urbanism and green city, adopting the Lehmann scheme to identify the main principles of urban sustainability. The analysis of the selected case study based on literature reviews, semi-structured interviews, and quantitative data, attempts to highlight how the environmental program influenced the planning and performance of Hammarby, towards sustainable urban development.

The first part of the paper, highlights certain specific findings concerning this city in terms of public space, infrastructures, economic development, social cohesion and, in a more general

sense, fostering sustainable urban living. In the second part, the analysis of the existing literature and quantitative data are implemented by direct observation of the locations and empirical analysis. The outcomes are subjected to factual and interpretation practices through which reality acquired visibility (Denzin, Lincoln, 2000: 3). During the research, 18 semi-structured interviews were carried out to privileged witnesses in this district. These interviews also provided useful elements to in-depth analyse the ongoing process. The opinions of the interviewees who are grouped in three categories (social, economic and political actors) are investigated through differentiated questions. The interviews were analysed transversely through a critical approach and contributed to providing contextual data to help us understand the phenomenon.

The research adopted the analytical approach proposed by Gadamer (2003) who claims that "a concept can only be fully understood by looking at a part in the context of the whole and the whole with the parts." The paper did not adopt an "absolutised methodology" (Delanty & Strydom, 2003, p. 94), as changes were made during the research. The collection of data was not always accessible and, as it often happens with qualitative research, it was hardly generalisable.

The questions proposed refer to these issues:

1. How does the model Hammarby work and how it can be promoted? What kind of effects does the greening of the city have on the inhabitants' quality of life?
2. Can this eco-district integrate socio-economic needs and strengthen, at the same time, its cohesion in order to develop a sustainable green city?

We hope that this article will contribute to furthering research and discussion on these issues in Italy as well.

What is green urbanism?

The idea of green urbanism springs from a desire to create more sustainable places for the communities living there, places in which inhabitants would be able to consume fewer resources.

The origin of this concept can be traced back to the early writings some authors such as Olmsted (1870), Howard (1902), Jane Jacobs (1961), Michael Sorkin (1963), and many others who recognized the extent to which public space, green areas, streets, parks, squares, sociability and human interaction are connected and how much they impact wellbeing, safety, and social cohesion.

Nowadays, these ideas feed the political debate at the European and global levels. Although this debate involves different disciplines and an increasing number of actors, the issues at stake are quite considerably similar. In the nineteenth century, scholars began to recognize the central role of green infrastructure, considered one of the central aspects of a comprehensive approach to sustainable community development (Eisenman, 2013). Olmsted (1870) wrote about the parks movement and Howard, in his "Garden City of Tomorrow", described a marriage between "town and country" while Jacobs recognized the streets as "vibrant public spaces where social interaction takes place" and Sorkin's green utopia represents a response to the side effects of industrial urbanization. Over time, all of these insights have influenced urban planning. Green urbanism has thus been characterized by a marked tension between idealism and practicality.

In his 1961 work "The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects," Mumford noted that cities had become dehumanizing, their former bonds to their surrounding environments severed. He proposed an organic relationship between the city and nature, a vision in which economic aspects were less relevant.

In the 21st century, defined by Beck as "a new era of uncertainty, and where natural resources are critical," green urbanism theory made a re-appearance. Since that point, social scientists and urban theorists such as Sassen, Sennett, Gehl, Castells, and Giddens have focused on broader issues such as globalization, sustainability, ecology, information and communication technologies, and other related fields.

Although modern and contemporary planning has largely overlooked these theories, green urban design has always been a basic human aspiration. Today, this aspiration has become ever more driving and urgent in view of the need to save natural resources and assure smarter development. Planning green infrastructure currently represents a central aspect of the evolution of the contemporary city. Green urbanism is the keyword for reshaping our cities.

As an interdisciplinary concept that has enjoyed widespread acceptance in recent years, green urbanism is an approach that combines different disciplines and takes up theories known as "sustainable cities" (Beatley, 2000), "sustainable urbanism" (Farr, 2008), the "green city" (Karlénzig, 2007) and the "eco-city" (Lehmann, 2010) aimed at reducing environmental impact on cities and pursuing sustainable development. According to Wells and Bardacke (2010), although green urbanism may seem like an elusive and evocative term, it can be defined as "the practice of creating communities mutually beneficial to humans and the environment." Green urbanism recalls the idea of an eco-systemic city characterized by a specific endowment in terms of

biodiversity and, at the same time, a human city hosting citizens who live in green, open spaces, capable of ensuring a high quality of urban life.

Freiburg-Vauban (Germany), Hanover-Kronsberg (Germany), Stockholm Hammarby-Sjöstad (Sweden), and the green district EVA Lanxmeer in Culemborg (The Netherlands) represent some of the numerous examples of sustainable urban development at the beginning of the 21st century. Lehmann (2010) notes that green urbanism is an interdisciplinary approach which "requires the collaboration of architects, engineers, urban planners, ecologists, sociologists, economists and other specialists, in addition to architects and urban designers. Green urbanism makes every effort to minimize the use of energy, water and materials at each stage of the city's or district's life-cycle" (Lehmann, 2011). The author has listed the 15 Principles of green urbanism as a conceptual model for tackling contemporary challenges and re-thinking future urban settlements. These principles, based on a triple-zero framework (zero fossil-fuel energy use; zero waste; zero emissions), must be tailored to the location, context and scale of the urban development by adopting a specific integrated approach. Understood as integrated elements that interact to promote sustainable urban development, these principles are:

1. Climate and context
2. Renewable energy for zero CO2 emission
3. Zero-waste city
4. Water
5. Landscape, gardens and urban biodiversity
6. Sustainable transport and good public space: compact and poly-centric cities
7. Local and sustainable materials with less embodied energy
8. Density and retrofitting of existing districts
9. Green buildings and districts, using passive design principles
10. Livability, healthy communities and mixed-use programs
11. Local food and short supply chains
12. Cultural heritage, identity and sense of place
13. Improved urban governance, leadership and best practice
14. Education, research and knowledge
15. Strategies for cities in developing countries

Lehmann's scheme, adapted by the author

Besides eco-friendly solutions, these principles also encompass the social, cultural and identity-related aspects involved in creating healthy communities.

The case of Stockholm

Stockholm, Copenhagen, Barcelona, and Amsterdam are examples of cities of the future that have already been moving towards a smart city model for some years, each with its specific characteristics linked to its own history, culture, organization and larger context. In Amsterdam, for example, almost a thousand homes have been equipped with sophisticated consumption detectors designed to advise the inhabitants about how they should manage energy in the house, thus leading to an average savings of 14%. Stockholm has succeeded in reducing carbon monoxide emissions per inhabitant by 25% since 1990; it has 760 kilometres of bicycle paths and its inhabitants carry out 78% of their trips using public transport while green spaces occupy 55% (the city Ecopark provides 26 square kilometres of real forest).

Stockholm is, therefore, an example of a smart, green city with a very high quality of life. It has long promoted effective environmental policies, and in the last ten years such policies have begun to deliver exciting results. In 2010, the Swedish capital was awarded the first 'European Green Capital' title by the EU Commission, becoming a leading example of how to be green. Today, environmental policies are even highly prioritized and now fully integrated into all city development (Stockholm – the first European Green Capital 2015).



photo by Stockholm Municipality Municipality

The city aims to become fossil-fuel free by 2040 and can without a doubt be defined as an eco-friendly city. With a population of 1.5 million in the urban area and 2.3 million in the larger metropolitan area (2016), Stockholm is the most populous city in the Nordic region. As regards the environment, Stockholm has around 1,000 green spaces, accounting for about 55% of the city's overall area; it also hosts 30 public beaches and eight protected nature reserves. The city is growing, but it remains green. Its environment strategy is based on early efforts of district heating and an extensive public transport system. The first comprehensive environmental program dates to 1976. Since then, its efforts have been focused on innovative programs with high ambitions to increase the quality of life.

The city also has expanded the development of infrastructures such as streets, public transport, sustainable housing, and an environmentally friendly lifestyle.

Innovation, cooperation, cohesion are the imperatives not only for mayors and politicians but also for the local community that is working hard to take part in meeting these challenges. The City Budget 2015, the overall Sustainability document that has played a central role in all strategies and city planning, is based on four distinct yet interconnected pillars. They can be treated as essential tools to grant form, function and organization not only to the Swedish case but also to other cities which have already chosen to go green:

1. Social sustainability: the provision of education, social housing, and services for both children and the older generation
2. Ecological sustainability: an efficient transport system is combined with an increased proportion of renewable energy, with organically grown food being produced and consumed
3. Economic sustainability: a range of initiatives to improve the labour market, ensuring rights to employment, education and accommodations for all.
4. Democratic sustainability: measures are taken to counteract all forms of discrimination, and all residents are guaranteed the same rights and opportunities.

We can also expand on these four pillars, as Berger (2014) Forbes, Williams (2011) suggest when they argue that "enabling sustainable cities requires an extension of the term sustainability to the six aspects of aesthetical, environmental, financial, functional, political, and social sustainability." All of these elements of sustainability must work in unison, with people at the centre of the process.



photo by Stockholm Municipality Municipality

As the report "Stockholm – the first European Green Capital" outlines, sustainability represents an integrated part of all the strategies the city has adopted and its urban planning. Green areas and eco-systems are important in that they contribute to the quality of life for citizens and the overall quality of the city. The first eco-city district was Hammarby Sjöstad, and it is considered a model to be replicated in other European cities.

Hammarby Sjöstad, the first Eco-city district

The case of Hammarby shows that it is possible to transform a grey industrial area into a green, modern and smart residential neighbourhood. At the beginning of 1990, this neighbourhood surrounded by a lake was home to several large manufacturing industries and, later, a widespread web of craft activities housed in metal sheds. In the following years, the area was designed to reuse and incorporate residential expansion in order to meet the demands of the intense demographic increase in the capital due to rising birthrates and massive immigration, both nationally and abroad. The project implemented by the Municipality of Stockholm involved a series of interventions aimed at minimizing environmental impact and using energy from renewable sources. Initially conceived as an area for constructing an eco-friendly village for the 2004 Olympics, the Hammarby project was later converted to residential use when Stockholm was not chosen as an Olympic venue.

Today, Hammarby Sjöstad is a compact neighbourhood which, when all work has been completed, will have 11,000 accommodations for about 25,000 inhabitants and 10,000 employees

involved in production activities, aimed at reducing the environmental impact below 50% of the level characterizing 1990s Swedish residential buildings. From a chaotic and polluted slum, at the beginning of this century, it was transformed into a green city with an efficient network of transportation, car sharing and carpooling, bicycle paths (760 Km), a light rail link with the city centre and large green spaces. The old industrial sites have been reconverted into residential areas nestled amidst green parks, thus ensuring that buildings consume no further soil. Even the houses are constructed entirely from eco-friendly materials that make them comfortable and above all, healthy. The houses are equipped with balconies and large, interconnected spaces that facilitate meeting and cooperation; 50% of the walls are formed of glass to make better use of sunlight and save electricity.

The rest of the energy needs are instead met by solar panels placed on the roofs of the buildings which can ensure not only lighting for the common areas but also hot water for domestic use. In each apartment, there is a system of pipes that brings hot or cold water through space as required to heat or cool it. The energy circuit makes this urban district unique: its design involves the use of renewable sources and the re-use of the heat loss in the homes, with devices to reduce consumption. A recycling system was also created to produce clean energy from waste: in fact, all domestic waste is transported to huge underground cisterns where the sewage generates biogas which is immediately available for use in the kitchens of those same apartments. The solid residues of this process are extracted and used as fertilizer for the gardens. One element of particular interest is the functioning of the water cycle involving nearby Lake Malaren: potable yield is transported to homes and, after use, it is purified once again and returned to the sea.

The closed-cycle model of resource use, energy, water, waste known as the "Hammarby model" has been tested in the context of an urban design that has integrated the various systemic components involved in terms of sustainability: mobility, greenery, residences and services.

Case study analysis

A large amount of data describing Stockholm achievements seems to confirm that this green model reflects the best environmental concerns in terms of clean water, air, sustainable transport, carbon dioxide emissions and innovative solutions to urban development. However, this is not enough. Considering these actions from a political-ecological perspective provides reflections into challenges that the city has to face, in order to make the process permanent.

The opinions of the interviewers confirm this issue, but they highlight, at the same time, several crucial points. The economic actors, for example, outline how sustainable solutions represent an effective strategy in the marketing of the city. Stockholm gained an international reputation, increasing completion and attracting inhabitants, stakeholders, tourists, activities. The institutional actors focus attention on promoting sustainable policies to facilitate eco-profiled measures. If these policies have increased considerably in the export the eco-branded know-how and products, the problem as some interviewers highlight is how to reconcile economic aspects and environmental values. This aspect seems to be at the core of the discourse of sustainability (Dryzec, 2012). Authors as Bradley, Hult, Cars (2013) suggest a different approach to a diverse city: from eco-modernizing to political ecologizing. In the first perspective, economic growth and environmental concerns are not in conflict. Technology and industrial development can sustain and promote a sustainable city. The second perspective, which takes distance from an optimistic vision, sustainability is considered as an elusive and contradictory aim. This vision highlights the positive and negative effects of a process in which socioeconomic, political and environmental and least but not last human effects must be carefully considered (Harvey,1996). We assume that this perspective can help to face challenges for a diverse city.

The smartness of the model lies in other aspects as well: while the masterplan entails full integration among architecture, landscape and water, in terms of social sustainability this district strikes a sufficient balance between public and private spaces for residents, with priority placed on social capital. The development of programs and processes in the neighbourhood serves to foster social interaction and cultural enrichment. The residents, and young people in particular, as the interviewers testify, appreciate the fact that the area lies close to the centre and, at the same time, features the typical characteristics of a suburb. The Hammarby Sjöstad plan has been judged to be one of the best examples of sustainable urban planning implemented anywhere in the world. The Municipality of Stockholm managed the project through an innovative system that effectively involved both public and private subjects. Such a partnership involving private individuals would constitute a key opportunity in our country as well, in terms of both its possibilities for potential business and the chance to accumulate know-how to be used in other projects. The Hammarby Sjöstad project, inspired by the principles of Agenda 21 and the objectives of social promotion and eco-compatible systems development, represents a successful experiment and best practice that has every potential to be replicated in other contexts as well.

Conclusions

In all probability, green urbanism is set to become the leading model for future cities. In Italy, as well, local administrations are engaged in drafting agreements with companies in the ICT sector to identify new action strategies. Following the example of the Hammarby district in our country, Italian cities are working towards a greener future featuring modern and high-quality public transport by developing infrastructure for electric cars in cities. Although it is a relative latecomer to this movement, Italy is currently adopting initiatives for smart cities thanks in part to European Union support, with the European Initiative on Smart Cities providing 12 billion euros in funding by 2030. There are numerous ongoing projects aimed at expanding the range of initiatives and extending the benefits; however, granting a central place to the social aspects often overlooked in programs initially based on the diffusion of technologies.

Citizens thus become the leading participants of a strategy through which they are engaged in new forms of interaction and collaboration. This aspect is critical because, in order to be smart, a city must first be a city of smart people, a context characterized by high human and social capital featuring flexibility, dynamism, and creativity with an international, multicultural, inclusive and public-life society. Hammarby represents an example in which a set of important design elements ensures sustainability: the structure of the urban system and relations with the surrounding context, accessibility and the transportation system, connections with open spaces and procedures for implementation and quality control. The Swedish case demonstrates that sustainable urban development requires a holistic approach encompassing more than the 15 green principles suggested by Lehmann. We recognize that Stockholm is a green city with 800 000 people using public and sustainable transport, with energy-efficient housing.

We can notice, however, some side effects in the process of greening the city. As other case studies show, for example in Vauban (Freiburg), the homogeneity of population (young people with high income) and often the high house price contrast with a comprehensive sustainable development. Hammarby Sjöstad is planned as a comprehensive project that might be transferred in other cities. It has inspired the design of many cities in China and Thailand.

Although the side aspects the case of Stockholm promote some reflections and also calls for involving the government, private sector, and academia in the planning process and bringing about change in citizens' behaviours and mindsets. However, as the case study highlights, Hammarby represents a model of collaborative attitude on the part of the people who, living in this neighbourhood, experience the real possibility of constructing a diverse city.

References

- Beatley T. (2000). *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington D.C. Island Press.
- Berger M. *The Unsustainable City Sustainability* 2014, 6, 365-374; doi:10.3390/su6010365
- Bradley K. Hult A., Cars G. (2013). From eco-modernizing to political ecologizing. In Metzger J. and Olsson A. R. *Sustainable Stockholm: Exploring Urban Sustainability in Europe's Greenest City*, Routledge, New York.
- Cohen S. (2017). *The Sustainable City*, Columbia University Press.
- Di Palma V. *Architecture and the organic metaphor*. The Journal of Architecture, Vol. 11, 2006 – pp. 385-390 | Published online: 01 Dec 2006.
- Dryzec J.S. (2012). The Politics of the Earth. Environmental Discourses, Oxford University Press
- Eisemann T. F. (2013). Frederick Law Olmsted L., *Green Infrastructure, and the Evolving City*, Journal of Planning History 12 (4) 287-311.
- Farr D. (2008). *Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc. Hoboken.
- Galdini R. (2017). *Terapie urbane. I nuovi spazi pubblici della città contemporanea*. Soveria Mannelli: Rubbettino.
- Harvey (1996). Justice, nature and Geography of Difference, Blackwell, MA: Malden.
- Howard E. (1902). *Garden City of Tomorrow*, London: Swan Sonnenschein.
- Jacobs J. (1961). *Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Olmsted F. Law (1870). *Public Parks and the Enlargement of Towns*, Cambridge: Mass pp. 25-27.
- Lehmann S. *What is Green Urbanism? Holistic Principles to Transform Cities for Sustainability*, September 2011 DOI: 10.5772/23957
- Lehmann, S. (2010). *The Principles of Green Urbanism: Transforming the City for Sustainability*. London: Earthscan.
- Maggioni M. (2017). *La sharing economy. Chi guadagna e chi perde*, Bologna: Il Mulino.
- Mumford L. (1961). *The city in history*, New York: Harcourt, Brace & World.
- Olmsted F. L. (1871). *Public Parks and the Enlargement of Towns*, Journal of Social Science, no. 3.
- Jacobs J. (1961). *The death and life of great American cities*, The Modern Library, New York (1961).
- Rykwert J. (2004). *The Seduction of Place: The History and Future of the City*. New York: Vintage Books.
- Sorkin M. (1992). *Variations of a Theme Park: the new American City and the end of Public Space*, New York: Hill and Wang.
- Tickell O. and Wright M. (2030). *Vision, Green Futures*, Nov. Dec. pp. 34-37.
- Williams, J., Forbes, W. (2012). *Toward a More Livable World: Social Dimensions of Sustainability*. Stephen, F., Ed.; Austin State University Press: Nacogdoches, TX, USA.
- Stockholm – the first European Green capital, City of Stockholm, Executive Publisher Stockholms Stad <https://international.stockholm.se/globalassets/stockholm-first-european-green-capital--2.pdf>
- Dossart D. (2014), *The rise of tactical urbanism*. Next Pittsburg.

* Professore associato di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio, Sapienza, Università di Roma

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Diversità di antropizzazioni con l'approccio ecologico integrato

Stefano Aragona*

Abstract

The paper shows how the landscape is born from the multiplicity of cultures, therefore of people, languages, ways of building space. Then it is the result of the relationship between man and nature, that is, of human settlement processes over the centuries or millennia. Italy, thanks to its ancient history, especially some regions like Calabria, can be a privileged place for the "realization" of many of the goals set in 2015 by the UN to move towards a sustainable and equitable development of the Earth. This using an integrated multidisciplinary and ecological approach, starting from the relationship between public spaces and diversity.

Parole chiave: approccio ecologico, multidisciplinarietà, antropizzazione, identità, pianificazione territoriale

Keywords: ecological approach, multidisciplinary, anthropization, identity, territorial planning

1. Dalla diversità opportunità di senso del territorio

Dall'incontro tra diversità, dalla mixité, si ha la continua evoluzione umana e l'ecologia, studio del rapporto tra uomo e natura, mostra che ciò migliora le condizioni della sostenibilità del Pianeta. Mentre è dall'incontro delle "3 T", tecnica, talento, tolleranza che si ha la creatività che aiuta la formazione dell'innovazione (Florida, 2003), elemento indispensabile nella competizione ed essenziale nelle strategie basate sul concetto del "Think Global, Act Local"ⁱ in una visione integrata e multidisciplinare dei processi di antropizzazione. Ovvero nelle strategie che i territori possono mettere in atto per fronteggiare la globalizzazione. Tale posizione, finalizzata a difendere la propria esistenza, genera inevitabilmente nuove modalità insediative, modifica quelle esistenti, è foriera di costruzione di senso nuovo o rimodellazione, assieme alla tutela, di quello antico. Queste considerazioni sono il riferimento di base da cui muove lo scritto. Evidenziando come sia necessario considerare le tante le realtà, piccole e piccolissime, che costituiscono la trama del paesaggio italiano alla stessa stregua dello spazio pubblico.

La Calabria, in ragione della sua storia e collocazione geografica, è un crogiuolo di culture e popoli di cui anche la storica divisione tra Citra ed Ultraⁱⁱ è solo una riduttiva denominazione e che recenti ritrovamenti fanno datare la presenza umana all'età del Bronzo medio (2000-1550 a.C.) quindi ben prima dell'epoca della colonizzazione greca dell'VIII secolo a.C. da cui nacque poi la Magna Grecia (Redazione FdS, 2019). Un passato molto antico che significa presenza di testimonianze diffuse e disperse nel territorio. Territorio che si è disegnato nel rapporto con l'uomo, è divenuto "paesaggio" per come l'omonima *Convenzione Europea* del 2000 lo ha definito. Questo significa grande opportunità di proposizione di originali modalità di convivenza di diversità di culture e quindi di antropizzazioni.

Con il tema della turistizzazione delle realtà medio piccole o dei centri interni che si presenta quando iniziano a divenire di grande attrattività. Il caso della Valle del Chianti ne è un esempio emblematico poiché ancora alla fine degli anni '70 era un territorio poco conosciuto, con la presenza di attività agricole, casali più o meno fatiscenti, paesaggio rurale costruito nel tempo. Poi pian piano, per varie ragioni, ha assunto notorietà ed è divenuto sempre più glamour. Sarebbe stato utile e necessario cercare di preservare lo spirito di questi territori. E forse anche non sono sufficienti, pur se necessari, interventi normativi come lo *Statuto dei luoghi* del 1995ⁱⁱⁱ, se non sono affiancati da politiche, da indirizzi politici, in tal senso.

2. Dal territorio segnali di cambiamento e speranza

Le centinaia di piccoli e piccolissimi centri antichi della Calabria sono certamente in una situazione lontanissima da quella sopra ricordata. In essa ancora siamo in presenza di eccezionali, puntuali, iniziative di recupero e rivitalizzazione come *l'Ecomuseo delle ferriere e fonderie di Calabria* (Bivongi e dintorni, 2019) assieme al *MuFAR – Museo di Fabbrica d'Armi* di Mongiana (Fig.1), testimonianza dell'industrializzazione che caratterizzò questa parte di Calabria, riferibile alla vallata dello Stillaro, tra metà del '700 e poco dopo il 1861, e che arrivò ad dare lavoro a ca. 4000 operai. Basata sull'uso di risorse locali, il ferro delle miniere di Pazzano – già usato in epoca Magna Greca – assieme al legno locale, tutelato dal *Decreto Salvaboschi* nel 1773 per garantirne la sostenibilità (avendo come beneficio indiretto anche il contenimento del rischio idrogeologico, che oggi definiremmo *ingegneria naturalistica*) ed all'impiego della risorsa idrica e che fu motivo di "città nuova" nel 1852, ricorda l'antropologo Straface nel 2016. Da aggiungere che a Pizzo venne realizzato un porto industriale e per abbassare i costi di trasporto venne costruita una

strada che lo collegava alle aree degli impianti industriali. Tutto ciò in termini attuali si chiama *strategia integrata di sviluppo locale*.



Figura 1 Mongiana, facciata della fabbrica prima e dopo il restauro, entrata del Museo di Fabbrica d'Armi (Fonte: a sinistra, trattoriaelim; a destra, Marcuscalabresus)

Così il MACA - Museo di Arte Contemporanea ad Acri, è occasione di recupero di parte della città nel centro storico a fini di turismo culturale partendo dalla riqualificazione e riuso del palazzo San Severino Falcone, costruito tra il 1707 ed 1717 (Fig.2). Una delle sue caratterizzazioni è data dal significativo impulso legato all'artista e maestro del vetro Silvio Vigliaturo.



Figura 2 Acri, Museo di Arte Contemporanea (Fonte: Google Maps)

Mentre il Laboratorio Sperimentale Parco Museo Santa Barbara di Mammola - MuSaBa (Reggio Calabria), nato nel 1969, rappresenta un'attenzione al territorio ed alla sua storia (Fig.3). Nel Parco dell'Aspromonte, a due chilometri da Mammola (RC), copre 7 ettari che accolgono i ruderi di un complesso monastico dell'XI secolo riportato alla luce e divenuto sede del Museo grazie al lavoro di Niki Spatari, architetto pittore calabrese e con molteplici collaborazioni avute a Parigi con personaggi come Picasso, Le Corbusier, Sarte, e l'anticonformista artista olandese Hiske Maas. Da allora il luogo è sede di esposizione, didattica e visite (Luigina, 2018).



Figura 3 L'area del MuSaBa, vista zenitale (Fonte: Google Maps)

Mentre a Riace vi è un magnifico esempio di recupero del centro storico rivitalizzato grazie all'affidamento, volontario dei proprietari emigrati, delle case abbandonate, ai nuovi arrivati stranieri. Questi, con l'insegnamento di anziani del posto, stanno facendo rivivere attività tradizionali di tessitura, ceramica, etc.



Figura 4 Riace, centro storico e stalli per gli asini dedicati alla raccolta dei rifiuti urbani (Fonte: Aragona, 2018)

Esempio anche di sostenibilità riguardo la raccolta dei rifiuti urbani che si svolge con il ricorso ad asini che consentono l'accesso agli stretti vicoli delle parti più antiche (Fig.4). Il borgo, divenuto meta di turismo non "mordi e fuggi", ha la Comunità "La città del sole" come anima e riferimento ideale, fondata nei primi anni del nuovo millennio da Monsignor Bregantini, allora Vescovo della Diocesi di Locri – Riace assieme a Mimmo Lucano, poi eletto Sindaco del paese. Il nome si rifa al testo di Tommaso Campanella, da Stilo (RC), di inizio '600 (poi ripubblicata in fiorentino volgare nel 1823 a Friburgo). Questi era discepolo del filosofo cosentino Bernardino Telesio che aveva scritto *De rerum natura iuxta propria principia*, in più fasi, dalla metà del XVI secolo. Entrambi possono essere considerati come padri del pensiero ecologico moderno che poi avrà in von Humboldt, a metà '800^{iv}, il principale iniziale riferimento della contemporaneità.

Poiché queste realtà "minori" non possono migliorare le condizioni di vita locali sfruttando i vantaggi competitivi dei reticoli territoriali, usando la terminologia coniata da Dematteis (1986), connessi a sistemi di città come in altre parti del Paese, né tanto meno hanno grandi centri urbani associati in più enti, Metrex, Eurocities, etc. occorre che utilizzino le loro capacità auto-organizzative (Maturana e Varela, 1987). Ciò anche per evitare di essere schiacciati dalla globalizzazione che può significare deterritorializzazione sia materiale che immateriale, trasformando i valori d'uso in valori di mercato e quindi portare alla perdita di senso dei luoghi. L'innovazione, come Raffenstein (1987) evidenzia, incide nei processi di territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione poiché le trasformazioni tecniche e tecnologiche possono cambiare anche in modo profondo le modalità di antropizzazione a causa del modificarsi dei criteri insediativi. Per evitare, o rimediare, modificare tale processo che porta ad un'omologazione di spazio e comportamenti occorre l'adozione/formazione della "tecnologia colta" di cui parla Romano Del Nord (1991).

3. Tra difficoltà ed ostacoli

La situazione è molto complessa e problematica poiché queste aree sono soggette da decenni ad un progressivo isolamento iniziato nei primi anni '90 con il cosiddetto "taglio dei rami secchi" nelle ferrovie^v. Il successivo Quadro di Assetto Strategico Comunitario del 1999 accentua tale andamento poiché con l'individuazione dei "corridoni europei" vengono ad essere privilegiati alcuni centri urbani. Così l'alta velocità che man mano inizia a realizzarsi, in mancanza di politiche di Trasporto Pubblico Locale, accentua ancor di più l'isolamento sopra detto. Aggravano molto le condizioni di vita locali le scelte di liberalizzazioni e privatizzazioni che stanno caratterizzando le

opzioni di più governi. Queste, accanto al taglio anche di servizi e presidi territoriali quali pronto soccorso, tribunali, caserme, stazioni, uffici postali, agenzie di banche ed addirittura di punti bancomat, significano la scomparsa di molti dei consolidati luoghi di riferimento dei territori e la trasformazione di diritti in prodotti da essere acquistati. Tutto ciò partecipa in modo molto forte ai processi di abbandono che già sono presenti con il conseguente abbandono anche della manutenzione quotidiana dei terreni e l'aumento dei rischi, sia locali che "a valle", dovuti a ciò, oltre che causare l'incremento dell'inurbamento ed alle congestioni connesse.

La declinazione del locale a scala globale, che nel 1995 Robertson chiamò *glocalization*, offre l'opportunità di innescare sinergie territoriali, riferite a scambi sia materiali che immateriali, atte a difendere le complessità dei luoghi. Si noti che anche in Calabria da molti anni è presente un nucleo di conoscenza di tipo tecnico e tecnologico, assieme ad un processo di alfabetizzazione (Aragona, 2001) che di fatto è già telematica, base di quella che Zeleny (1985) chiama "conoscenza a tecnologia superiore". Però classifiche sui fattori che determinano il successo e la competitività, grazie alla *creatività* di cui si è accennato, vedono le città Meridionali negli ultimi posti^{vi}. Mentre medie e piccole città, per lo più del centro o nord del Paese (come ad es. Pisa, Perugia, Modena, Rimini, Padova) sono in una buona posizione riguardo la creatività. Per quanto detto prima la tolleranza, quindi l'apertura, partecipa all'aumento della creatività, e viceversa più si è chiusi al diverso meno si è disponibili all'innovazione^{vii}: è anche questo uno dei motivi della cattiva posizione in graduatoria dei centri del Sud. Comunque non è da trascurare che l'essere o meno in reticoli territoriali, come prima si ricordava, od in più vasti ambiti urbani e/o metropolitani, da ulteriori vantaggi, condizioni che nel Meridione sono presenti solo saltuariamente e spesso solamente in modo parziale.

In questa chiusura non è consentita l'incertezza, non si ha coscienza del limite del sapere, dell'apprendimento dall'errore. In una realtà che è in continua trasformazione l'inalestiticità culturale ritarda, se non ostacola, l'innovazione, certamente la si accetta con più difficoltà. Non si costruisce l'utile *apprendimento collettivo* (Bobbio, 1996) finalizzato ad elaborazioni per mutare le espressioni delle relazioni, per formare identità nuove, creare coscienza dei luoghi mediante la condivisione e la conoscenza: invece del confronto, e possibile incontro, si giunge alla sfida. L'individuo non può essere/fare rete nè centro e così diviene arduo formare la *comunità diffusa* di cui parla Stagni. Si è lontani dalle logiche che pure dal 1999 erano sollecitate – si veda "L'azione Reti di piccoli Comuni", Asse Città, del POR Regione Calabria, 1999 – e che nella parola *coopetition* univano la cooperazione alla competizione, ma rimanendo poi nei fatti solo questa

seconda parte assieme alla mancanza di scelte pubbliche e/o di loro operatività partecipando al disordine spaziale e sociale ed all'abbandono dei territori.

Complessivamente le aree in questione, soprattutto le realtà di questa parte del Paese, spesso *soggiaciono alle trasformazioni* sociali e spaziali, non hanno strategie per ridiventare attori per ricostruire propri contesti, proporre processi di riterritorializzazione, di riconoscimento ed identità che portino a nuove comunità, le *geocomunità* di Bonomi (2004). Così si ha la distruzione dell'identità locale, del *genius loci*, demolito da insediamenti, sia privati che pubblici, omologanti ed omologati ad una indifferente modernità.

4. Spunti conclusivi di speranza

Tutto ciò detto accade perché, assieme alle innovazioni, le condizioni sociali, economiche, culturali e politiche giocano un ruolo centrale nello scegliere il percorso evolutivo. Questo in un quadro complessivo insediativo che è di tipo diffusivo, se non dispersivo: la metropolizzazione e la città diffusa, comunque i nodi forti che vengono valorizzati per favorire la agglomerazione. Castells già nel 1989 ne tracciava gli elementi caratteristici classificandole come città globali ed Ascher qualche anno dopo con la *Métpolis* vi si rifaceva parzialmente. Ma sono dinamiche economiche indifferenti al territorio e basate sulla competizione tra centri, in cui il benessere dei cittadini non è posto al centro delle scelte. Occorre invece saper governare tale diversità, complessità, avere una logica territoriale, così da ridurre l'entropia.

I territori di cui si è parlato, sono quelli per cui è stata creata dal 2013 *La Strategia delle Aree Interne* (Lucatelli, 2015), quelli per cui nel 2017 è stata emanata la Legge n.2541 sui borghi sotto i 5.000 residenti, ovvero per oltre il 60% dei Comuni italiani per un totale di più di 11 milioni di abitanti. I *Contratti di fiume* (Tavolo Contratti di fiume, 2019) sono finalizzati a coinvolgere le popolazioni, le loro diversità, nella gestione del territorio. Sono i luoghi privilegiati per i *Servizi ecosistemici* (ISPRA, 2019), evoluzione moderna degli *Usi civici*. Basterebbero già solo questi strumenti per avviare l'approccio ecologico integrato indispensabile alla modificazione, superamento, del paradigma, utilizzando il termine di Khun del 1962 per le rivoluzioni scientifiche, della città industriale divenuta ormai insostenibile. Così non solo valorizzando un paesaggio che rischia di scomparire ma anche proponendo ipotesi localizzative e metodologie per fronteggiare le sempre più frequenti emergenze legate alle modificazioni climatiche. Ed è con tale attenzione che si stanno muovendo organizzazioni come l'Associazione Nazionale dei Comuni Comunità Enti Montani, UNCEM ed alcuni, come Capra e Mattei, anche propongono un ribaltamento nella

definizione dei rapporti tra uomo e natura considerata un sistema interconnesso di reti, dinamico. Di cui occorre superare la visione “per parti” e quindi costruire un radicale, conseguente, nuovo assetto giuridico paragonabile alla rivoluzione che fece Copernico nella interpretazione della posizione della Terra nel sistema dei corpi celesti.

Bibliografia (calibri 10)

- Aragona S. (1993), *Infrastrutture di comunicazione, trasformazioni urbane e pianificazione: opzioni di modelli territoriali o scelte di microeconomia?*, Atti della XIV Conferenza dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali, vol.2, Milano: Franco Angeli.
- Aragona S. (2001), *Ambiente Urbano, Innovazione, Contesto Locale*, in Atti della XXII Conferenza dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali, Venezia.
- Ascher F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris: O. Jacobs.
- Bivongi e dintorni *Le Reali Ferriere ed Officine di Mongiana, Le Vie del Ferro* in <http://bivongitheristis.altervista.org/it/vie-della-fede-e-del-ferro/le-vie-del-ferro/le-reali-ferriere-ed-officine-di-mongiana/> (consultazione 2019.05.09).
- Bobbio L. (1996), *La democrazia non abita a Gordio*, Milano: Franco Angeli.
- Bonomi A, Abruzzese A. (2004), *La città infinita*, Milano: B. Mondadori Editori.
- Campanella Tommaso (1602) *La città del sole* (Curatori: Ernst G., Salvetti Firpo L.). Bologna: Laterza Editore, Edizione: 9 (2015), *Civitas Solis idea republicae philosophica*, Friburgo (1623).
- Capra F., Mattei U. (2017), *Ecologia del diritto. Scienza, politica, beni comuni*, Sansepolcro (AR): Aboca Edizioni.
- Castells M. (1989), *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process*. Oxford: Basil, Blackwell.
- Del Nord R.,(1991), *Presentazione*, in Mucci E., Rizzoli P., (a cura di) *L'immaginario tecnologico metropolitano*, Milano: Franco Angeli.
- Dematteis G.(1986), *L'ambiente come categoria e il mondo come rete*. Milano: In Urbanistica n. 85.
- Florida R. (2003), *L'ascesa della nuova classe creativa. Stile di vita, valori e professioni*, Milano: Mondadori.
- ISPRA, *I Servizi ecosistemici* in <http://www.isprambiente.gov.it/it/temi/biodiversita/argomenti/benefici/servizi-ecosistemici> (consultazione 2019.05.09).
- Khun T. S. (1962, 1970), *The Structure of Scientific Revolutions*, Chicago: Chicago University Press, tr. it della II ed.,(1979) *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Torino: Einaudi.
- Legge 28 settembre 2017, n. 2541 *Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici*.
- Lettera Enciclica *Laudato Sii* del Santo Padre Francesco sulla Cura della Casa Comune, (2015.05.24), Tipografia Vaticana, Città del Vaticano.
- Lucatelli S. (2015), *La strategia nazionale, il riconoscimento delle aree interne*, Milano: Franco Angeli.
- Luigina CALABRIA. *Musaba: un'esplosione di arte e colori a Mammola*, Penna in viaggio in <httpswww.pennainviaggio.commusaba> (consultazione 2019.05.09).
- MACA - Museo D'arte Contemporanea di Acri in <http://www.museomaca.it/> (consultazione 2019.05.09).
- Maturana H., Varela L., (1987), *L'albero della conoscenza*, Garzanti, Milano.
- Meadows H.D. (et al.) (1972), *I limiti dello sviluppo*, Club di Roma, Milano: Mondadori. Meadows, D.L. (et al.) (1972), *The Limits to Growth*. New York: Universe Books.
- MuSaBa, Fondazione Spatari/Maas | Calabria – Italia <https://www.musaba.org/> (consultazione 2019.05.09).
- Raffestin C., (1987), *Repers pour une theorie de la territorialite' humaine*. Parigi: Groupe Reseaux, Cahier n. 7.
- Redazione FdS (2019), *Eccezionale scoperta in Calabria. Dal fiume Neto riemerge una tomba di oltre 3 mila anni fa* in <http://www.famedisud.it/eccezionale-scoperta-in-calabria-dal-fiume-neto-riemerge-una-tomba-di-oltre-3-mila-anni-fa/> (consultazione 2019.05.03).
- Regione Calabria, *Piano Operativo Regionale 1999 - 2006*, Asse Città – Azione Reti piccoli comuni.

- Regione Toscana, Legge Urbanistica Regionale n.5/1995.
- Robertson R. (1995), *Globalization: Social Theory and Global Culture*, New York: Sage.
- Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume, gruppo di lavoro del Coordinamento A21 Locali Italiane, *Cosa è un Contratto di fiume* in <http://nuke.a21fiumi.eu/> (consultazione 2019.05.09).
- Tinagli I., *Creatività ed Innovazione: Le nuove sfide del sistema economico globale*, Relazione al Convegno APQ_Firenze 2006 in online.cisl.it/qattualita/I04724173.6/Convegno%20APQ_Firenze%202006.doc (consultazione 22019.05.09).
- Stagni E. (1998), *Un'idea di Comunità*, Milano: Franco Angeli.
- Straface S. *La straordinaria storia delle Reali Ferriere e Officine Borboniche di Mongiana* in <http://www.sergiostraface.it/la-straordinaria-storia-delle-reali-ferriere-e-officine-borboniche-di-mongiana> (consultazione 2019.05.09).
- Telesio Bernardino (1565, 1570, 1586), *De rerum natura iuxta propria principia*, libri IX (rist. anast.) (curatore Giglioli G., 2013), Collana Telesiana, Roma: Carocce Editore.
- Turani G. (2005), *Italia, il paese dei creativi poco istruiti*. Roma: In la Repubblica, Supplemento *Affari e Finanza*, 4 luglio 2005.
- UE (2000), *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze.
- Vescio F. (2019), *Calabria: Divisioni amministrative dai Normanni ai nostri Giorni* in <http://www.lametino.it/Francesco-Vescio/Calabria-Divisioni-amministrative-dai-Normanni-al-nostri-Giorni.html> (consultazione 2019.05.09).
- VROM - Ministerie van Volkhuysvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, (1987), "Nederland, IV Rapport", Den Haag, Paesi Bassi.
- Wulf A. (2015), *The Invention of Nature: Alexander von Humboldt's New World*, New York: A.A. Knoff, Penguin Random House LLC.
- Zeleny M. (1985), *La Gestione a Tecnologia Superiore e la Gestione della Tecnologia Superiore*, in (a cura di) Bocchi, G., Ceruti, M., *La Sfida della complessità*, Milano: Mondadori.

Fotografia 1 Fabbrica Mongiana prima del restauro [http://www.trattoriaelim.it/Le%20Reali%20Ferriere/capitolo6/cap6\(4\).htm](http://www.trattoriaelim.it/Le%20Reali%20Ferriere/capitolo6/cap6(4).htm), Mongiana resturata Fabbrica da Marcuscalabresus (consultazione 2019.05.07)

Fotografie 2 e 3 da Google Maps (consultazione 2019.05.07)

Fotografia 4 Aragona S., 2018

* Ingegnere, Ph.D., Ricercatore in Urbanistica
 Master of Science in Economy Policy & Planning
 Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica
 Università Mediterranea di Reggio Calabria

ⁱ Si noti che questa espressione, proposta per la prima volta ne "I limiti dello sviluppo" (1972), compare nel 1987 nel IV Rapporto di Pianificazione Nazionale dei Paesi Bassi (VROM, 1987)

ⁱⁱ Nel secolo XVI i nomi dei due Giustizierati, fino allora esistenti, scompaiono sostituiti da Calabria Citra (avverbo latino 'al di qua') ed Ultra (avv. lat. 'al di là') del fiume Neto (Vescio, 2019).

ⁱⁱⁱ Presente nella Legge Urbanistica Regionale, n.5/1995 della Toscana.

^{iv} von Humboldt Alexander il testo principale è rappresentato da Kosmos progetto di una descrizione fisica del mondo (Kosmos, Entwurf einer physischen Weltbeschreibung), pubblicati tra il 1845 e il 1862 (Wulf, 2015).

^v Già criticato nel 1993 da Aragona nel saggio *Infrastrutture di comunicazione, trasformazioni urbane e pianificazione: opzioni di modelli territoriali o scelte di microeconomia?* presentato alla XIV Conferenza dell'Associazione italiana di Scienze Regionali.

^{vi} Ricerca svolta tra il 2004 e 2005 sulle 103 province italiane utilizzando la teoria delle 3T, citata precedentemente, del prof. Richard Florida della Carnegie Mellon University di Pittsburg, dalla dott.ssa Tinaglia (appartenente al gruppo di lavoro della medesima università).

^{vii} L'accettazione della popolazione gay è uno degli elementi di analisi della "tolleranza" considerati nella ricerca della Tinagli, evidenzia il giornalista Turani nel Supplemento Affari e Finanza di la Repubblica.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Strategia preliminare delle aree interne in Abruzzo

Il Sistema della Mobilità

Teresa Ciambellini *

Abstract

Within the National program of reform, the Council of Ministers and the Partnership agreement, have given new and focused attention to *the strategy for inner areas in Italy*, a wide portion of territory, full of important resources, located in remote areas, barely accessible and affected, for many ages, by depopulation. The strategy has two main goals: to improve the quality of primary services and support local development projects, that can unlock local potential and local production.

Parole chiave: aree interne, Abruzzo, sviluppo locale, trasporto pubblico, mobilità.

Keywords: inner areas, Abruzzo, local development, public transport, mobility system.

Il programma nazionale di riforma deliberato dal Consiglio dei Ministri e l'Accordo di Partenariato 2014/2020, ha dato nuova e forte attenzione alla Strategia delle Aree interne, un'ampia porzione di territorio nazionale ricca di risorse ma localizzata in zone difficilmente raggiungibili e soggette da anni a spopolamento. La strategia si pone due obiettivi principali, di migliorare la qualità dei servizi di base e di promuovere progetti di sviluppo che valorizzino le potenzialità e le produzioni locali.

Nella regione Abruzzo sono state selezionate tra il 2014 ed il 2017, 5 aree con una serie di criteri che riguardano principalmente la distanza dai centri con servizi essenziali e nello stesso tempo sottolineano le potenzialità espresse nei progetti pilota di sviluppo locale in corso di realizzazione.

La mobilità è una delle tematiche centrali della strategia, sia perché allo stato di fatto il sistema dei trasporti risulta carente e poco rispondente alle esigenze della popolazione residente, sia perché si intravede, nelle proposte di progetto, la possibilità di rendere accessibili a tutti,

territori che offrono notevoli bellezze paesaggistiche e architettoniche, sconosciute ai più.

Le proposte strategiche elaborate nelle diverse aree hanno i seguenti interventi comuni:

- Il trasporto locale deve essere integrato (bus\treno\bici), flessibile e rispondente alle esigenze della popolazione, in particolare delle categorie più deboli, tra le quali la popolazione anziana che rappresenta più del 50% del totale dei residenti. È necessario per questo introdurre un sistema di mobilità flessibile in termini di orari, di fermate e destinazioni.
- La presenza delle nuove tecnologie deve essere decisiva nella gestione dei sistemi di trasporto.
- Il trasporto pubblico deve essere potenziato in funzione dello sviluppo turistico.

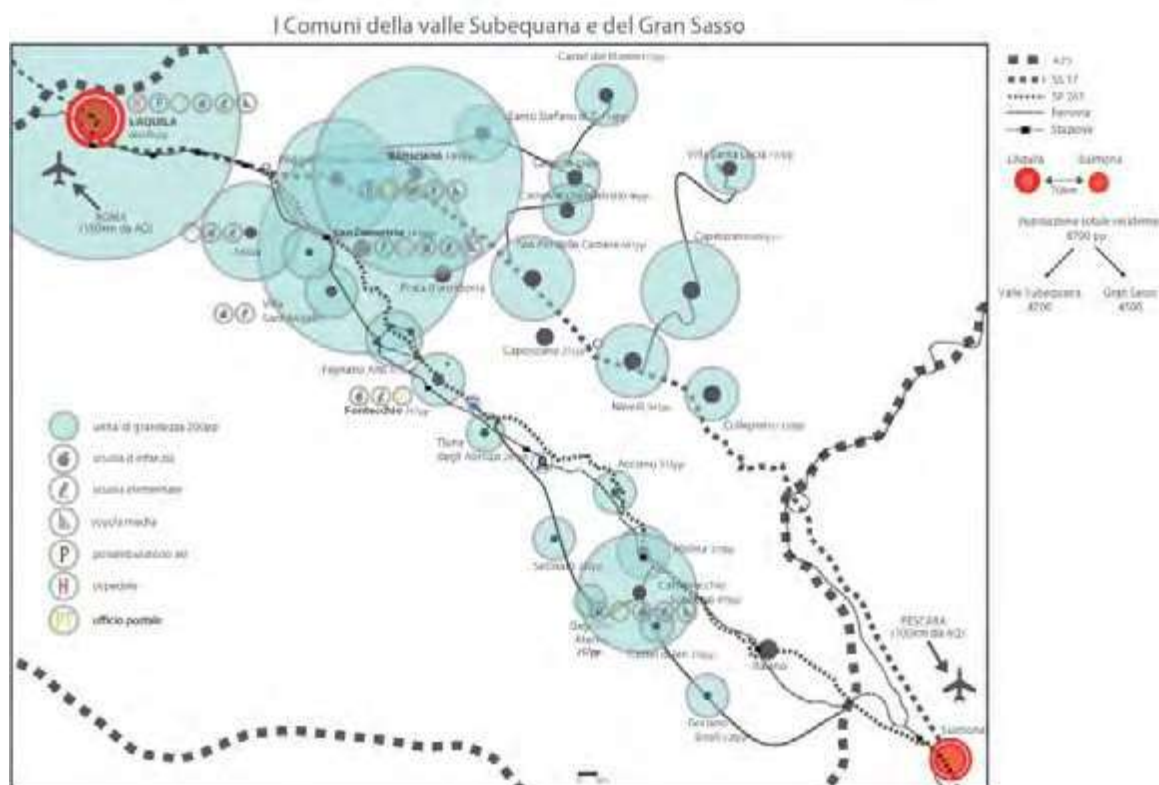
Si evidenzia che un trasporto pubblico efficiente e sostenibile si pone come servizio di supporto alle altre attività previste nella strategia e costituisce un elemento fondamentale per migliorare la qualità della vita dei residenti di queste aree.

L'area Gran Sasso – Valle Subequana

Nel 2017, il dipartimento per le politiche di coesione del Ministero, insieme al comitato tecnico per le aree interne e alle Regioni, ha selezionato ulteriori aree all'interno del territorio nazionale, stabilendo l'aggiunta di altre 4 aree alle 68 precedentemente definite. Una di queste è l'area Gran Sasso-Valle Subequana, nella provincia dell'Aquila, per la quale la strategia è in corso di approvazione. Il documento preliminare fotografa la situazione attuale dei servizi alla cittadinanza e del livello di sviluppo locale, per poi fare delle proposte concrete suddivise per diverse tematiche: istruzione, sistema sanitario, sistema della mobilità, turismo, cultura e ambiente.

Il tema della mobilità è stato affrontato analizzando l'offerta di trasporto allo stato attuale, il target di popolazione che utilizza i mezzi pubblici e infine delineando obiettivi ed azioni per superare le problematiche emerse nella prima parte della ricerca. Il Ministero si è già occupato di allocare fondi per questa misura che andranno calibrati a seguito dell'approvazione definitiva della strategia entro Dicembre 2019.

Per valutare più efficacemente l'offerta di trasporto, l'area *Gran Sasso-Valle Subequana* è stata suddivisa in 4 sub aree, ciascuna delle quali fa riferimento ad un polo: Castelvechio Subequo e Navelli, ricompresi nell'area, S. Demetrio né Vestini e Barisciano, popolosi comuni esterni all'area. In ciascuna delle 4 sub aree, che hanno come città di riferimento l'Aquila e Sulmona, l'offerta è stata analizzata per vettori di trasporto.



Planimetria dell'area Gran Sasso – Valle Subequana

Trasporto scolastico

Il trasporto scolastico è gestito in ogni polo in modo diverso. Il polo scolastico di Castelvevchio S., su cui convergono gli alunni residenti nei Comuni di Gagliano A., Castel di Ieri, Goriano Sicoli, Secinaro e Molina Aterno, attraverso un bando pubblico si è organizzato in modo unitario affidando il servizio di trasporto scolastico a una società esterna, la *Gran Sasso Services*, sulla base di un protocollo d'intesa, sottoscritto da tutti i Comuni facenti parte il polo scolastico. Il polo scolastico di S. Demetrio né V. che comprende i Comuni di Acciano, Fontecchio, Fagnano Alto e Tione degli A., ha stipulato un protocollo d'intesa, sottoscritto da tutti i Comuni, grazie al quale si è organizzato un trasporto scolastico coordinato, utilizzando i mezzi di proprietà dei Comuni che a turno si alternano per il trasporto alla scuola elementare di Fontecchio e alla scuola media di San Demetrio. Il polo scolastico di Navelli, su cui convergono gli alunni residenti nei Comuni di Capestrano, Carapelle C., San Pio delle C., Ofena, Villa Santa Lucia e Collepietro, S. Stefano di Sessanio, Calascio, Castel del Monte, non ha coordinato le operazioni ed ogni Comune ha organizzato il trasporto scolastico in maniera autonoma. Risulta assente in tutte le sub aree la disponibilità di trasporto scolastico per attività extracurricolari pomeridiane.

Trasporto ferroviario

L'unica linea ferroviaria presente nell'area è quella che collega Sulmona all'Aquila, qualificata come "linea complementare a scarso traffico", interamente a binario unico e non elettrificata. La tratta, interessa direttamente solo la Valle Subequana e più precisamente attraversa i Comuni di Molina Aterno, Acciano\Beffi, Fontecchio, Campana ed ha come prima destinazione San Demetrio né Vestini e poi l'Aquila. Attualmente le stazioni di Beffi e Fontecchio sono chiuse. Dal 2018 la linea San Demetrio-L'Aquila, è stata potenziata e trasformata in linea metropolitana con fermate intermedie nelle frazioni di San Gregorio e Paganica. Il numero delle corse è più frequente nella fascia oraria della mattina e assicura una corsa l'ora dalle 13 fino alle 21. Il target di utenza prevalente è costituito da pendolari. Le stazioni presenti sul territorio fanno tutte parte della categoria *bronze*. È importante sottolineare la valenza turistica della tratta, aspetto, però, ad oggi poco considerato.

Trasporto su gomma

Il trasporto su gomma affidato alla società TUA, costituisce il vettore con la distribuzione più capillare e raggiunge tutti i comuni dell'area. I comuni afferenti al polo di Castelvechio S. gravitano in maniera primaria su Raiano e Sulmona. La frequenza delle corse è scarsa e concentrata nelle prime ore della mattina per l'andata e all'ora di pranzo per il ritorno. Gli orari coincidono con quelli degli istituti scolastici superiori. I comuni da Tione degli Abruzzi a S. Demetrio che si distribuiscono sulla strada provinciale 261 si riferiscono principalmente all'Aquila. Le corse più frequenti partono da San Demetrio verso L'Aquila. I comuni intorno a Navelli, in prossimità della statale 17 gravitano principalmente su L'Aquila. I comuni di Ofena e Villa S. Lucia sono connessi con il Comune di Capestrano con poche corse giornaliere, concentrate nelle prime ore del mattino e all'ora di pranzo. Collepietro è connesso con Navelli con lo stesso tipo di frequenza. Navelli è ben collegata con L'Aquila con una frequenza di una corsa di autobus all'ora e che raggiunge la città in circa 45 minuti. Vista la posizione, il comune è collegato anche con Pescara con la presenza di circa un autobus ogni ora e con i tempi di circa 1 ora. Anche San Pio delle Camere gode della stessa posizione strategica e della stessa frequenza da e verso L'Aquila. La sub area che comprende i Comuni montani di Santo Stefano di S., Castel del M. e Calascio è collegata sia con Barisciano che con L'Aquila con una frequenza di circa 5 corse al giorno verso L'Aquila. Il tempo medio di percorrenza è di 40 minuti per coprire la distanza dal Comune al Capoluogo. Occorre sottolineare che una volta giunti al terminal dei bus di Collemaggio, è

difficoltoso spostarsi verso i luoghi strategici della città. Prima di tutto perché nel post terremoto i servizi non sono più concentrati nel centro storico ma dislocati fuori le mura e nella prima periferia, in secondo luogo il servizio di bus urbano risulta difficile da utilizzare per via di tempi lunghi di attesa, per la mancanza di capillarità del servizio e per la mancanza di comunicazione di orari e direzioni di trasporto. Non c'è un collegamento diretto con l'ospedale San Salvatore. Dai Comuni dell'area occorre raggiungere il terminal bus di Collemaggio e poi utilizzare un bus urbano per arrivare all'ospedale. I presidi ASL collocati nei poli delle sub aree sono raggiungibili con le corse di linea. I collegamenti da e verso gli aeroporti di Roma sono frequenti e garantiti da due società di trasporto. I tempi di percorrenza sono di circa 2 ore.

Occorre menzionare la presenza di una pista ciclabile attualmente presente lungo il fiume Aterno da Monticchio a Stiffe che rientra nel progetto promosso dalla Regione di collegare tutti i comuni del lungo fiume.

Se osserviamo i dati forniti dal rapporto SISTAN sul censimento degli spostamenti giornalieri della popolazione, si possono trarre dati interessanti sulle percentuali di utilizzo dei mezzi pubblici a confronto con l'utilizzo di mezzo privato. Per tutti i comuni dell'area, la percentuale di utilizzo dei bus o treno è sempre inferiore al 24%. Invece, le percentuali di utilizzo del mezzo privato superano il 50 % in quasi tutti i comuni.

Sistema infrastrutturale e bacini di mobilità

L'area è attraversata a nord dalla statale 17 che collega L'Aquila con Pescara e dalla provinciale 261 che collega Molina Aterno con la frazione dell'Aquila, San Gregorio. L'arteria statale scorrevole e in buone condizioni, risulta problematica solo in corrispondenza della frazione di Bazzano, in cui si intensificano le attività. La strada provinciale, invece, stretta, tortuosa e poco mantenuta, risulta poco adatta ai mezzi pubblici, pullman di dimensioni standard a 54 posti. I caselli autostradali per la A24 si trovano in zona Est e Ovest del Capoluogo, il casello più vicino per la A25 si trova a Bussi sul Tirino, il cui collegamento dall'area avviene attraverso la SS 153.

Dai dati del verbale di Consiglio Reg. n.111/02 del 07/08/2018, dove vengono definiti i servizi minimi e gli ambiti di traffico del TPL, emerge che i comuni dell'area appartengono tutti a "Zone potenzialmente a domanda debole" in cui "le condizioni di offerta dei servizi di trasporto risultano più onerose a causa di insediamenti dispersi, caratterizzati dalla presenza di popolazione anziana, ubicati in zone montane che determinano un allungamento dei tempi di percorrenza ed un aumento dei costi di esercizio. Pertanto, il Trasporto pubblico verrà riorganizzato in modo

diverso, attraverso aggregazioni di comuni che rientrano nelle aree a domanda debole e puntando su modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto, mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione di servizi e intermodalità, riservando particolare attenzione alle persone con ridotta capacità motoria”

Obiettivi e Azioni strategiche

Alla luce delle peculiari caratteristiche dell'area e del sistema di trasporto gli obiettivi strategici nel settore della mobilità sono di scoraggiare l'uso dell'auto privata garantendo un servizio di trasporto flessibile, rispondente alle necessità delle tipologie di target presente nel territorio, promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili e supportare efficacemente le azioni definite negli altri ambiti progettuali: scuola, sanità, turismo. Inoltre, lo sviluppo di nuove modalità di trasporto dovrà favorire nuove attività occupazionali non solo nella gestione diretta di alcuni servizi di trasporto ma anche nei settori collegati, quali ad esempio nuove attività commerciali e di servizio attorno a fermate\stazioni. La fase attuativa di tali obiettivi sarà preceduta da tavoli di coordinamento con Regione Abruzzo, Comuni ed i rappresentanti della società di TPL per discutere gli aspetti gestionali da realizzare in partnership.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi presuppone lo sviluppo delle seguenti Azioni:

- Sistema di trasporto collettivo flessibile e rispondente alle esigenze del contesto

Razionalizzare le corse esistenti del servizio autobus, tramite accordo con la società di trasporti TUA, assicurando almeno 1corsa\l'ora che congiunga i sub poli con l'Aquila e Sulmona. Il servizio dovrebbe essere garantito fino alle 21. Inoltre occorre garantire almeno 4 corse al giorno durante i festivi.

Avviare un servizio di bus navetta a chiamata sia verso i poli delle sub aree che verso il Capoluogo e Sulmona. Il servizio si integra a quello esistente, nelle fasce di morbida e durante i festivi e non funziona in sovrapposizione al servizio pubblico. La gestione potrebbe essere affidata a cooperative di comunità presenti sul territorio. Si prevede l'acquisto di 1 bus navetta per ciascuna delle due sub aree. La gestione del servizio verrà garantita attraverso un'applicazione per smartphone e un numero verde diretto ad un centro unico di prenotazione. Tramite applicazione smartphone si potranno acquistare biglietti, unici per bus/treno, consultare orari, verificare la fermata più vicina e seguire il percorso del bus in tempo reale. Il servizio a chiamata include il collegamento con le stazioni ferroviarie metropolitane di San Demetrio, San Gregorio e Paganica fino alla stazione dell'Aquila. Occorre inserire un biglietto unico bus\treno; Anche per il trasporto

scolastico si avvierà un servizio più flessibile e coordinato, replicando per quello già in uso a Fontecchio\San Demetrio, garantendo, nel contempo, il servizio per le attività extracurricolari pomeridiane. Anche per il trasporto scolastico occorre prevedere il supporto di Information Technology, soprattutto per rafforzare il coordinamento del servizio tra Comuni. Inoltre si dovrà prevedere l'acquisto di un mezzo scuolabus per le aree che ne sono sprovviste, che dovrà essere dotato di pedana di sollevamento per disabili. Per un supporto più specifico al target di popolazione più fragile (anziani e disabili) verrà introdotto il taxi sociale che garantisca il collegamento con le strutture sanitarie locali (ASL), con l'ospedale dell'Aquila e Sulmona anche in sovrapposizione con gli orari del TPL. Verranno promosse, in raccordo con i Comuni, politiche Comunali di incentivazione all'uso dei mezzi pubblici, tramite campagne informative e particolari scontistiche, per età, per esempio, in accordo con TUA.

- Mobilità turistica integrata e accessibilità dei borghi

È cruciale rafforzare la valenza turistica del treno che collega L'Aquila con Sulmona, permettendo fermate a chiamata lungo la valle Subequana e l'integrazione con tour in bicicletta o di trekking. Andranno previsti interventi sulle 5 stazioni ferroviarie presenti nell'area, assicurandosi che siano luoghi arredati in modo confortevole, vengano esposti gli orari, ci sia una biglietteria automatica e un presidio di accoglienza turistica. Verrà inoltre introdotto un servizio di *Electric bike sharing* presso le piazze principali dei comuni dell'area ed in corrispondenza delle stazioni ferroviarie. Parallelamente andranno messi a sistema percorsi ciclo-turistici che colleghino stazioni con i borghi e con siti di interesse turistico, prevedendo inoltre la loro intersezione con stazioni ferroviarie e/o fermate dell'autobus. Occorre rafforzare e mantenere il servizio di navetta già presente per Rocca Calascio, e garantire che sia i bus che i treni consentano il trasporto bici a bordo.

Si evidenzia che il positivo dispiegamento delle azioni previste dal progetto aree interne presuppone il miglioramento del sistema infrastrutturale e la manutenzione del sistema viario interpodereale che va mantenuto integro e pulito, agevolando le aziende agricole esistenti e favorendo la messa a coltura di nuovi terreni. Oltre al sistema viario interpodereale, un altro aspetto importante da potenziare nell'ambito della mobilità turistica è quello della rete sentieristica, già presente su tutto il territorio ma generalmente in uno stato di degrado.

Bibliografia

Delibera di giunta regionale n.111/02 del 7 Agosto 2018

Delibera di giunta regionale n.40 del 25 Gennaio 2019

Delibera di giunta regionale n.41 del 25 Gennaio 2019

Agenzia per la coesione territoriale (2012). Guida agli indicatori della "diagnosi aperta" della strategia delle aree interne

Sistan-Regione Abruzzo (2011). Spostamenti giornalieri - Censimento generale della popolazione 2011

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2017). Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022

Sitografia

<http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2018/08/21/strategia-nazionale-delle-aree-interne>

<http://www2.regione.abruzzo.it>

<https://www.tuabruzzo.it/>

<https://www.trenitalia.com/>

<http://www.icnavelli.gov.it/>

<https://www.icsandemetrio-roccadimezzo.edu.it>

<http://www.comune.molinaaterno.aq.it>

* Architetto, consulente aree interne per l'area Gran Sasso-Valle Subequana

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Tipologie di mobilità a Roma: una cluster analysis

Marina Ciampi *

Abstract

Among the main objectives that the cities of the future will have to face is that of sustainable mobility, both as a means of urban displacement and as a vision to improve the quality of collective life. The data presented in this quantitative survey shows the propensity to sustainable mobility (compared to the polluting one) by the sample afferent to La Sapienza and the tendency to move on foot or by bicycle in the presence of suitable and safe routes.

Parole chiave: spazio urbano, mobilità, stili di vita, sostenibilità, survey.

Keywords: urban space, mobility, lifestyles, sustainability, survey.

La città è un organismo “vivente”, con una struttura ben definita e un metabolismo complesso, il cui vitale dinamismo permea tanto la forma complessiva quanto le singole parti. L’evoluzione di questo sistema così articolato suggerisce, anche attraverso la diffusione delle malattie, che esso si comporti alla stregua di un *corpo umano*, in costante comunicazione con l’ambiente, sul quale agisce in modo diretto ed esplicito, o indiretto ma non meno insidioso, e dal quale è a sua volta condizionato. Di tale organismo gli attori sociali, con i loro habitus e spostamenti quotidiani, costituiscono una parte fondamentale, ma soprattutto una variabile incidente per quanto ne concerne la morfologia e la salute. La città è oggi minacciata, in modo più grave e diffuso rispetto al passato, dal rischio di assorbire veleni, di contrarre patologie difficilmente sanabili, provocate soprattutto da una mobilità massiccia (prevalentemente inquinante) e da una cultura dell’ecosostenibilità non ancora radicata nella coscienza collettiva e presso le Istituzioni. Il fenomeno della mobilità è stato oggetto di analisi da parte delle politiche urbane già a partire dagli anni Settanta del secolo scorso, che videro lo sviluppo della “terza fase dell’urbanizzazione” (Martinotti, 1993): l’espandersi delle periferie e la nascita di grandi aree metropolitane vaste e connesse avevano generato l’incremento di ingenti flussi di mobilità multidirezionali, con conseguente incremento del traffico e dei livelli di inquinamento atmosferico. Da allora, il *corpo*

urbano ha registrato un'evoluzione progressiva, continuando ad assorbire combustibili e sostanze tossiche, e restituendo alla collettività un ambiente fisico sempre meno salubre e spazi pubblici sempre più congestionati e non a misura d'uomo. Il crearsi di questo scenario ha fatto emergere nuove urgenze: la necessità di rivitalizzare e reinventare i luoghi delle relazioni sociali, di provvedere costantemente alla conservazione e alla tutela del verde urbano, di optare per la scelta – quasi obbligata – di una mobilità “diversa”, alternativa a quella tradizionale. Quest'ultima, infatti, mostra ormai i segni di un'inaffidabilità ingravescente e di una totale inadeguatezza rispetto alle istanze di vivibilità del “quotidiano cittadino”. Fin dalle origini l'organismo urbano è stato in grado – poiché è nel suo DNA – di aprirsi ai cambiamenti, di modificarsi per facilitarli e/o di mettere in atto tutte le risorse difensive per tutelarsi, ma oggi tale capacità appare ancora più determinante per la sua salvezza. Le risorse tecnologiche avanzate non sembrano sempre e ovunque all'altezza delle esigenze conservative di grandi tessuti urbani: una città come Roma, di cui si occupa l'indagine empirica qui presentata, è talmente complessa e specifica sul piano morfologico da richiedere politiche amministrative e organizzative particolarmente “sensibili”. I dati prodotti dovrebbero risultare utili ai fini di una riflessione sull'importanza degli attori sociali quali *risorsa*, in quanto soggetti depositari di conoscenze, attitudini, comportamenti in grado di implementare le azioni politiche e istituzionali, rendendole più mirate ed efficaci. Se esiste l'interesse a tutelare il proprio spazio di vita, inteso non solo come luogo di transito ma anche come centro di relazioni, la questione ambientale diventa cruciale, per ricucire lo strappo tra uomo e natura, per colmare quel gap che appare più visibile a livello locale, ma che è divenuto un problema globale difficilmente ridimensionabile.

La ricerca in oggetto afferisce al Progetto Prin “La città come cura e la cura della città. Salute e benessere: scenari della trasformazione urbana”, un progetto interdisciplinare che coinvolge diverse professionalità: architetti, urbanisti, sociologi, medici, biologi. Esso si fonda sull'idea che uno spazio urbano orientato alla sostenibilità possa influenzare il comportamento abituale del cittadino, incoraggiandolo all'attività fisica, al moto negli spostamenti quotidiani, con indubbi effetti sulla sua salute e sulla prevenzione di patologie croniche tipiche della contemporaneità, quali l'obesità, il diabete, le allergie, l'asma, spesso determinate da fattori esterni quali l'ambiente, ma anche da stili di vita inadeguati o nocivi (sedentarietà, errata nutrizione). La città oggi appare come un “luogo malato”, soggetto alla morbosità degli agenti inquinanti, ai rischi legati alla qualità dell'aria. È però suscettibile di cura non solo perché in esso si concentrano le istituzioni sanitarie con tutti i loro presidi, ma anche perché può essere riconcepito in termini di maggiore sostenibilità

e vivibilità. Sulla base di tali premesse è stata condotta un'indagine di tipo quantitativo, orientata allo studio degli stili di vita e dei comportamenti attinenti alla sfera motoria e sanitaria della Popolazione attiva della Sapienza. Il focus si è rivolto a tre categorie specifiche: docenti in ruolo, studenti abitualmente frequentanti, personale TAB (Tecnico, Amministrativo, Bibliotecario) in servizio, con sede nella città di Roma. La finalità della ricerca era di indagare gli spostamenti di tali soggetti dal luogo abitativo a quello di lavoro/studio, ma anche tra le diverse sedi lavorative/studio, per poi riconnetterli agli stili di vita e allo stato di salute individuali. Per raccogliere tali informazioni è stato elaborato un questionario standardizzato, diviso in quattro aree tematiche: *antropometrica e socio-anagrafica* (sesso, peso, altezza, età, stato civile, componenti nucleo familiare, grado di istruzione, etc.); *mobilità* (distanza sede abitativa-sede di lavoro/studio, ma anche distanza tra sedi se superiori a una, tempo dello spostamento, uso abituale del mezzo pubblico e/o proprio, propensione alla mobilità dolce, incidenza della bellezza e qualità architettonica del percorso nella scelta di muoversi a piedi, etc.); *stili di vita* (tendenza a praticare attività fisica, tipo e frequenza dell'attività, mezzi di trasporto utilizzati per le spese quotidiane e lo shopping, tempo degli spostamenti quotidiani a piedi, tempo trascorso davanti ai dispositivi elettronici, tempo libero a disposizione e suo specifico impiego, percezione del proprio stile di vita); *comportamenti di salute* (abitudini alimentari, fumo, assunzione di bevande alcoliche e non solo). La metodologia di ricerca si è avvalsa di un campionamento non probabilistico con processo di autoselezione volontaria, poiché i rispondenti hanno avuto liberamente accesso al questionario on line, a sua volta preceduto da una massiccia campagna informativa. La ricerca prevede una seconda fase di tipo qualitativo per completare l'analisi generale dei dati raccolti mediante il questionario e nella quale saranno organizzati focus group, cui rivolgere domande aperte e dettagliate rispetto alle pratiche di mobilità, per sondarne in modo più approfondito l'aspetto motivazionale e le abitudini più radicate. I dati così raccolti potranno rispondere ad un'altra finalità della ricerca, quella di elaborare ipotesi di aree ciclo-pedonali capaci di incoraggiare la mobilità dolce all'interno delle sedi Sapienza, nell'ottica di una riflessione integrata sul piano interdisciplinare.

I dati quantitativi presentati in questa sede fanno riferimento ad un data set definitivo che raccoglie 3097 unità statistiche, di cui il 65% è costituito da 2021 studenti, il 18% da 555 docenti e il 17% da 521 addetti all'area TAB. La maggior parte dei soggetti che hanno risposto al questionario sono studenti, prevalentemente di sesso femminile, appartenenti alla fascia d'età 20-29 anni e in normopeso. Dei 3097 rispondenti il 62% afferisce ad una sola sede lavorativa/di studio, mentre il restante 38% si muove tra sedi dislocate: di questi ultimi si rileva un dato positivo, ovvero il 77%

usufruirebbe, se fosse presente, di un percorso ciclo-pedonale di collegamento tra le sedi, dimostrando dunque attitudine alla mobilità sostenibile negli spostamenti quotidiani. Riguardo invece alla totalità del campione, il 65% (2029 persone) ritiene che la godibilità architettonica di un ipotetico itinerario ciclo-pedonale potrebbe influire positivamente sulla scelta di rinunciare all'automobile, al ciclomotore o ai mezzi pubblici, dimostrando quindi il proprio orientamento a favore della mobilità dolce (il restante 35%, 1068 persone, ritiene poco influenti tali caratteristiche). Condizioni altrettanto prioritarie, per le quali il campione sarebbe disposto ad incrementare la pedonalità sono, in ordine di importanza: l'illuminazione notturna (dunque la sicurezza), l'integrazione del percorso con la rete dei mezzi pubblici, la vicinanza ad un parcheggio per auto/ciclomotori e infine la presenza di alberature e/o pensiline protettive. Una prima peculiarità di tale campione risulta essere la volontà e la disponibilità a rinunciare ai mezzi – sia pubblici che privati – abitualmente impiegati per gli spostamenti quotidiani, a favore di una mobilità pedonale o ciclabile: scelta che comporterebbe un uso del proprio corpo come “motore” e fonte di energia pulita, nel pieno rispetto dell'ambiente e a supporto di una cultura capace di incidere positivamente sulla decongestione del traffico urbano. Un altro aspetto interessante riguarda l'impiego delle risorse economiche: le risposte date, che prevedevano la possibilità di scelte multiple tra diverse opzioni, rivelano la prevalenza della sfera culturale (cinema, musei, teatro, concerti, viaggi), che si attesta attorno al 61% rispetto al settore abbigliamento (45%), all'area benessere (22%), alle spese mediche (18%), alla tecnologia (17%) e allo sport (14%). Anche riguardo all'impiego del tempo libero, i rispondenti scelgono l'ambito culturale, la lettura, quali prevalenze di elezione, in perfetta concordanza con le informazioni precedenti. Tra gli altri interessi figurano la tecnologia, specialmente quella attinente all'uso del pc (57%) e della tv (38%), e lo sport (56%). Un dato che impone una riflessione riguarda invece lo scarso impegno politico, che si attesta al 6% e che rivela un certo disinteresse nei confronti di un terreno un tempo così “calcato” dalla componente studentesca e accademica. Di recente, però, si è avuto un esempio di partecipazione politica da parte di studenti e docenti nella manifestazione di risposta alle intimidazioni di Forza Nuova contro il sindaco di Riace Domenico Lucano: ciò fa legittimamente dedurre che il senso di cittadinanza emerge con forza unanime a fronte di eventi particolarmente gravi. Valori sempre bassi si registrano nei confronti delle attività religiose e di volontariato che si attestano su livelli rispettivamente del 13% e del 14%.

Queste indicazioni preliminari sul campione sono utili per un primo approccio generale, ma per definire un profilo più dettagliato dei rispondenti si è optato per la *cluster analysis*, una tecnica

di indagine statistica che consente di identificare gruppi omogenei di unità statistiche secondo alcune variabili precedentemente selezionate. Elaborando i dati attraverso modelli di *clustering* (nella fattispecie l'algoritmo delle *k-means*) si ottengono gruppi omogenei meglio analizzabili sul piano sociologico, fino a tracciare veri e propri profili (*labels*) della popolazione analizzata. Questa analisi multivariata, a differenza di quella descrittiva sopra indicata, consente di effettuare una ricerca tipologica capace di far risaltare la *fisionomia* del campione osservato. I primi cluster rappresentano un quadro complessivo del campione analizzato, individuato in base alla selezione di variabili specifiche: professione (studenti-docenti-personale TAB), classe d'età, sesso, indice di massa corporea (suddiviso in cinque classi di peso quali grave magrezza, sottopeso, normopeso, sovrappeso e obesità), fumo abituale, consumo di alcolici, svolgimento di attività sportiva, eventuali intolleranze alimentari. A ciascun cluster è stata attribuita un'etichetta quale sintesi delle caratteristiche peculiari comuni al singolo gruppo. Ad esempio, il primo –*studentesse salutiste e sportive*– è costituito prevalentemente da studentesse, tra i 20-29 anni, in normopeso, che non fumano, consumano alcol moderatamente, praticano attività sportiva e presentano intolleranze alimentari. L'attributo “salutiste/i” viene utilizzato, per tutti i gruppi, in riferimento a comportamenti di salute legati al fumo e al consumo di alcol, ma queste due variabili sono state sempre confrontate con l'indice di massa corporea (*Body Mass Index*), quale indicatore di salute sul piano metabolico. In maniera analoga al primo cluster è possibile leggere quelli successivi: ad esempio, il primo e il terzo gruppo appaiono in antitesi quanto al costume della pratica sportiva.

Il campione totale nella cluster analysis						
CLUSTER 1 Studentesse salutiste e sportive	CLUSTER 2 Studenti salutisti e sportivi	CLUSTER 3 Studentesse salutiste non sportive	CLUSTER 4 Professoresse salutiste e per lo più sportive	CLUSTER 5 Professori salutisti ma non sportivi	CLUSTER 6 Professori e personale TAB salutisti, non sportivi e in sovrappeso	CLUSTER 7 Personale TAB salutista e per lo più sportivo
41% del campione 1269 persone	14% del campione 421 persone	10% del campione 305 persone	9% del campione 286 persone	8% del campione 257 persone	7% del campione 230 persone	11% del campione 329 persone
Studenti: 100%	Studenti: 100%	Studenti: 91%	Docenti: 100%	Docenti: 67%	Docenti e Personale TAB: 72%	Personale TAB: 100%
Tra 20-29 anni: 77%	Tra 20-29 anni: 86%	Fino a 29 anni: 78%	Oltre 50 anni: 65%	Oltre 50 anni: 63%	Oltre 40 anni: 70%	Oltre 50 anni: 68%
Femmine: 86%	Maschi: 100%	Femmine: 88%	Femmine: 100%	Maschi: 100%	Maschi: 100%	Femmine: 100%
Normopeso: 78%	Normopeso: 85%	Normopeso: 50%	Normopeso: 73%	Normopeso: 60%	Sovrappeso: 60%	Normopeso: 67%
Non fumatrici: 56%	Non fumatori: 100%	Non fumatrici: 93%	Non fumatrici: 84%	Non fumatori: 85%	Non fumatori: 84%	Non fumatrici: 74%
Consumo limitato di alcolici: 80%	Consumo limitato di alcolici: 73%	Consumo limitato di alcolici: 89%	Consumo limitato di alcolici: 60%	Consumo limitato di alcolici: 72%	Consumo limitato di alcolici: 77%	Consumo limitato di alcolici: 56%
Sportive: 59%	Sportivi: 71%	Non sportive: 97%	Sportive: 54%	Non Sportivi: 100%	Non sportivi: 100%	Sportive: 52%
Intolleranze alimentari: 79%	Intolleranze alimentari: 88%	Intolleranze alimentari: 77%	Intolleranze alimentari: 78%	Intolleranze alimentari: 91%	Intolleranze alimentari: 95%	Intolleranze alimentari: 70%

La lettura orizzontale dello schema consente una comparazione dei diversi attributi che caratterizzano i gruppi: nel complesso è possibile osservare come le variabili *non discriminanti* – per

tutto il campione – siano il limitato consumo di fumo/alcol e la presenza di intolleranze alimentari. Si tratta di un campione complessivamente “virtuoso”.

Per quanto concerne l’analisi relativa alla mobilità sono state classificate tre categorie di utenti, in base alla tipologia del mezzo di trasporto impiegato: i “sostenibili”, persone che utilizzano i mezzi pubblici (autobus, tram, metro, treno) e la bicicletta; gli “inquinanti,” coloro che si affidano al mezzo proprio (automobile, ciclomotore, motociclo) e i “misti”, che scelgono varie combinazioni di mezzi di trasporto (pubblici e privati). In questa sede l’analisi delle tre diverse mobilità si riferisce principalmente al tragitto casa-sede di lavoro/studio: prevalgono i sostenibili con il 60% (1851 persone), cui seguono gli inquinanti con il 24% (744) e i misti con il 16% (502). Questi ultimi non saranno presentati per problemi di spazio, richiedendo un’analisi più laboriosa date le diverse combinazioni di mezzi adoperati. La categoria dei sostenibili, in virtù della sua prevalenza, ha richiesto invece un focus specifico, grazie al quale è stato estrapolato al suo interno un sotto-gruppo – definito “green” – contraddistinto dalla mobilità dolce, cioè affidata *esclusivamente* al proprio corpo come fonte di energia pulita e alla bicicletta come mezzo di trasporto. La mobilità del campione risulta generalmente *lunga*, specie per quanto riguarda il tragitto casa-sede di lavoro/studio: il 61% (1879 persone) impiega, infatti, oltre 30 minuti per raggiungere la propria destinazione, il 21% (648) 20-30 minuti, il 14% (438) 10-20 minuti e solo il 4% (132) meno di 10 minuti. L’arco temporale di questi flussi di mobilità aumenta in modo proporzionale all’incremento della distanza tra il luogo di partenza e il luogo di arrivo. Un dato interessante per l’indagine riguarda la distribuzione della tipologia di mezzo impiegato in base alla professione: la categoria degli studenti risulta sostenibile per il 73%, mista per il 16% e inquinante per l’11%; quella dei docenti si rivela inquinante per il 46%, sostenibile per il 38% e mista per il 16%; infine, la categoria del Personale TAB risulta inquinante per il 50%, sostenibile per il 33% e mista per il 17%. Gli *studenti* sono dunque gli utenti più *virtuosi* quanto a *mobilità*, sia rispetto ai docenti che al personale amministrativo, i quali invece impattano in modo negativo sull’ambiente, privilegiando mezzi inquinanti secondo valori quasi omogenei tra le due categorie. Vi è comunque diretta connessione tra mobilità prevalentemente sostenibile e presenza più alta di studenti nel campione complessivo, cosa che influisce positivamente sulle pratiche degli spostamenti. I tre schemi presentati nelle pagine successive sintetizzano mediante il clustering le due tipologie di mobilità più rilevanti all’interno del campione, che corrispondono a culture e stili di vita antitetici: sostenibili vs inquinanti. Tali pratiche di mobilità si sostanziano, ancor prima che nei comportamenti, in *modi di sentire e vivere la città* che devono tener conto del calcolo “ingegneristico” per sfuggire alla

congestione del traffico romano, elaborando tutte le strategie possibili per contrarre i tempi di viaggio da un nodo all'altro della città. Nel nostro campione la categoria dei sostenibili è costituita per il 79% dalla componente studentesca (1468 su 1851) e questo dato ha suggerito un'analisi che facesse riferimento soprattutto a questo specifico sottocampione. Sono state quindi individuate tipologie di studenti, in relazione ad alcune variabili-chiave (oltre a quelle generali di sesso ed età): comportamenti motori abituali per gli acquisti quotidiani e lo shopping (oltre che per raggiungere la sede di studio); scelta di utilizzare il mezzo pubblico fino a destinazione, oppure discesa anticipata dal mezzo e percorso a piedi; uso delle scale anziché dell'ascensore per muoversi all'interno della sede universitaria; tempo impiegato per gli spostamenti quotidiani a piedi. I profili degli studenti sono complessivamente netti: i cluster 1 e 2 fanno riferimento a studentesse tra 20-29 anni e risultano quasi speculari dal punto di vista dei comportamenti, se non fosse che nel primo caso prevale la predisposizione alla mobilità sostenibile anche per le spese quotidiane e per lo shopping, mentre nel secondo predomina quella inquinante. I cluster successivi, relativi agli studenti tra 20-29 anni, analogamente ai primi due appaiono quasi omogenei, ma sempre caratterizzati da comportamenti motori opposti in merito agli acquisti.

Studenti a mobilità sostenibile nel percorso casa-sede di studio (totale 1468)				
CLUSTER 1 Studentesse a mobilità sostenibile anche come acquirenti	CLUSTER 2 Studentesse a mobilità inquinante solo per gli acquisti	CLUSTER 3 Studenti a mobilità sostenibile anche per gli acquisti	CLUSTER 4 Studenti a mobilità inquinante solo per gli acquisti	CLUSTER 5 Studentesse a mobilità sostenibile anche come acquirenti e più disposte alla pedonalità
35% del campione 518 persone	24% del campione 358 persone	19% del campione 277 persone	13% del campione 195 persone	8% del campione 120 persone
Femmine: 100%	Femmine: 100%	Maschi: 100%	Maschi: 100%	Femmine: 100%
Tra 20-29 anni: 78%	Tra 20-29 anni: 73%	Tra 20-29 anni: 82%	Tra 20-29 anni: 78%	Tra 20-29 anni: 64%
Mobilità sostenibile per spese quotidiane: 98%	Mobilità inquinante per spese quotidiane: 71%	Mobilità sostenibile per spese quotidiane: 99%	Mobilità inquinante per spese quotidiane: 67%	Mobilità sostenibile per spese quotidiane: 91%
Mobilità sostenibile per lo shopping: 81%	Mobilità inquinante per lo shopping: 77%	Mobilità sostenibile per lo shopping: 81%	Mobilità inquinante per lo shopping: 69%	Mobilità sostenibile per lo shopping: 70%
Uso del mezzo fino a destinazione: 71%	Uso del mezzo fino a destinazione: 83%	Uso del mezzo fino a destinazione: 61%	Uso del mezzo fino a destinazione: 80%	Scende prima della destinazione e prosegue a piedi: 99%
Uso delle scale anziché dell'ascensore: 83%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 85%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 85%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 86%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 93%
Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 63%	Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 58%	Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 61%	Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 61%	Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 54%

Dunque anche all'interno dei sostenibili si può notare una mobilità più ecologica per i cluster 1, 3, 5, mentre per i restanti emerge un'inversione di rotta: sono sostenibili quando devono percorrere il tragitto casa-università, ma scelgono mezzi inquinanti per la sfera del consumo e del tempo libero. L'ultimo cluster appare complessivamente il più virtuoso e podista: studentesse, tra 20-29 anni, che propendono per la mobilità sostenibile in generale e dichiarano, per il 99%, di

scendere prima dal mezzo di trasporto per proseguire a piedi fino a destinazione, dimostrando una netta propensione alla pedonalità. Un habitus “coraggioso” e apprezzabile rispetto agli altri gruppi, proprio perché riferito al contesto romano, che non si distingue per efficienza, velocità e qualità dei servizi pubblici. Nel complesso in tutti i gruppi si osserva una *maggiore pedonalità*, oscillante tra 30-60 minuti al giorno: un dato positivo anche se da leggersi sempre in relazione all’impiego del mezzo pubblico e alle distanze da coprire in una grande città.

All’interno della categoria dei sostenibili sono stati selezionati quanti si muovono *esclusivamente* a piedi o in bicicletta per raggiungere la destinazione lavorativa/di studio: così si sono potuti identificare i “puristi” della mobilità per questo tragitto specifico. Con l’intento di ottenere ulteriori informazioni su questo sotto-gruppo composto da 314 persone, sono state scelte alcune variabili capaci di definirne meglio la fisionomia: professione, età, sesso, consumo di fumo e alcolici, svolgimento di attività sportiva, distanza casa-sede lavoro/studio, tipo di mobilità per gli acquisti (spese quotidiane unite allo shopping), abitudine a frequentare aree adibite alla libera attività ludico-sportiva (aree verdi attrezzate, giardini, piste ciclo-pedonali).

Zoom sulla categoria dei sostenibili: i “green” (totale 314 persone)				
CLUSTER 1 Studentesse salutiste e sportive	CLUSTER 2 Studentesse salutiste ma non sportive	CLUSTER 3 Professoresse salutiste ma non sportive	CLUSTER 4 Professori salutisti e sportivi	CLUSTER 5 Personale TAB poco salutista ma sportiva
34% del campione 108 persone	34% del campione 108 persone	14% del campione 43 persone	10% del campione 30 persone	8% del campione 25 persone
Studenti: 100%	Studenti: 99%	Docenti: 86%	Docenti: 77%	Personale TAB: 52%
Tra 20-29 anni: 91%	Tra 20-29 anni: 69%	Oltre 40 anni: 84%	Oltre 50 anni: 73%	Oltre 40 anni: 57%
Femmine: 66%	Femmine: 74%	Femmine: 58%	Maschi: 70%	Femmine: 52%
Non fumatrici: 71%	Non fumatrici: 76%	Non fumatrici: 95%	Non fumatori: 93%	Fumatrici: 100%
Consumo limitato di alcolici: 73%	Consumo limitato di alcolici: 66%	Consumo limitato di alcolici: 61%	Consumo limitato di alcolici: 73%	Consumo limitato di alcolici: 80%
Sportive: 100%	Non sportive: 100%	Non sportive: 65%	Sportivi: 97%	Sportive: 68%
Distanza casa-università < 3 km: 90%	Distanza casa-università < 3 km: 88%	Distanza casa-sede lavoro < 3 km: 100%	Distanza casa-sede lavoro 3-6 km: 57%	Distanza casa-sede lavoro < 3 km: 84%
Mobilità sostenibile per gli acquisti: 70%	Mobilità sostenibile per gli acquisti: 81%	Mobilità sostenibile per gli acquisti: 58%	Mobilità sostenibile per gli acquisti: 57%	Mobilità sostenibile per gli acquisti: 68%
Abitudine a frequentare aree verdi e piste ciclopedonali: 66%	Abitudine a frequentare aree verdi e piste ciclopedonali: 69%	Abitudine a frequentare aree verdi e piste ciclopedonali: 79%	Abitudine a frequentare aree verdi e piste ciclopedonali: 70%	Abitudine a frequentare aree verdi e piste ciclopedonali: 72%

I primi due cluster, numericamente più corposi, sono formati da studentesse, tra 20-29 anni, che non fumano e consumano alcol in modo limitato, vivono a meno di 3 km dalla propria sede universitaria, si muovono in modo sostenibile anche per gli acquisti generali e usufruiscono di aree verdi nei luoghi che abitualmente frequentano. L’unica demarcazione riguarda lo sport: nel primo le studentesse risultano totalmente sportive (100%), nel secondo totalmente no (100%). Anche nei cluster 3 e 4, costituiti da professoresse e professori, i due gruppi si distinguono nella

variabile sport: le prime non lo praticano (65%), i secondi quasi nella totalità (97%). Un'altra differenza si sostanzia nella distanza casa-sede di lavoro: per le *professoresse salutiste ma non sportive* il tratto da percorrere è inferiore ai 3 km, mentre per i *professori salutisti e sportivi* tra 3-6 km. La variabile relativa alla distanza, che accomuna tutti i cluster tranne il quarto, giustifica l'attitudine di questo sotto-campione ad una mobilità dolce, consentendo a tutti di attuare una "strategia anti-traffico" che non sia legata ad orari di punta, attese del mezzo pubblico e incida positivamente anche sulla qualità della vita. L'ultimo cluster, composto da personale TAB prevalentemente femminile, mostra un comportamento di salute spaccato a metà: il fumo copre la totalità (100%), il consumo moderato dell'alcol si attesta sull'80%, cui si unisce lo svolgimento di attività sportiva per il 68%.

L'ultimo gruppo di cluster a mobilità inquinante mostra di esserlo nel suo assetto generale: non solo nel percorso casa-sede di lavoro/studio, ma anche per gli acquisti e il tempo libero; fa eccezione il cluster 3, a composizione mista (Docenti e Personale TAB), che predilige la mobilità sostenibile per adempiere ai rituali quotidiani di consumo oppure per dedicarsi allo shopping. Ad un'osservazione trasversale emerge che tutti i gruppi optano per le scale rispetto all'ascensore negli spostamenti all'interno della sede di appartenenza, ma solo due di loro (il terzo e quinto) risultano propensi alla pedonalità e camminano quotidianamente all'incirca 30-60 minuti. Nel complesso, si tratta di soggetti tendenzialmente poco dinamici e meno preoccupati dell'attività motoria, specie se confrontati con il gruppo dei sostenibili.

La mobilità inquinante nel percorso casa-sede di lavoro/studio (totale 744 persone)				
CLUSTER 1 Studentesse a mobilità inquinante anche come acquirenti, poco podisti	CLUSTER 2 Personale TAB a mobilità inquinante anche come acquirenti, poco podisti	CLUSTER 3 Docenti e Personale TAB a mobilità sostenibile solo come acquirenti, podisti	CLUSTER 4 Docenti a mobilità inquinante anche come acquirenti, poco podisti	CLUSTER 5 Docenti (M/F) a mobilità inquinante anche come acquirenti, podisti
27% del campione 201 persone	26% del campione 196 persone	19% del campione 143 persone	16% del campione 116 persone	12% del campione 88 persone
Studenti: 100%	Personale TAB: 100%	Personale TAB: 43% e Docenti: 35%	Docenti: 100%	Docenti: 100%
Femmine: 53%	Femmine: 67%	Femmine: 73%	Femmine: 53%	Femmine: 50%
Tra 20-29 anni: 74%	Oltre 40 anni: 80%	Oltre 50 anni: 57%	Oltre 50 anni: 63%	Oltre 50 anni: 70%
Mobilità inquinante per spese quotidiane: 78%	Mobilità inquinante per spese quotidiane: 90%	Mobilità sostenibile per spese quotidiane: 95%	Mobilità inquinante per spese quotidiane: 82%	Mobilità inquinante per spese quotidiane: 73%
Mobilità inquinante per lo shopping: 92%	Mobilità inquinante per lo shopping: 89%	Mobilità sostenibile per lo shopping: 70%	Mobilità inquinante per lo shopping: 87%	Mobilità inquinante per lo shopping: 80%
Uso delle scale anziché dell'ascensore: 84%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 72%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 87%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 71%	Uso delle scale anziché dell'ascensore: 77%
Percorso quotidiano a piedi inferiore a 30 minuti: 56%	Percorso quotidiano a piedi inferiore a 30 minuti: 52%	Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 63%	Percorso quotidiano a piedi inferiore a 30 minuti: 78%	Percorso quotidiano a piedi 30-60 minuti: 100%

Nel complesso, sulla base dell'analisi condotta, si evince quanto segue: la predilezione per l'uso dei mezzi privati non riesce ad annichilire le altre forme di mobilità (pubblica, pedonale, ciclabile), la *sostenibilità* si attesta come *principale modalità di trasporto* del campione, la propensione alla mobilità dolce è opzione possibile per la maggior parte dei rispondenti, ma in presenza di determinate condizioni (tra le quali spiccano la sicurezza e gradevolezza estetica del percorso, il collegamento con la rete dei mezzi pubblici e la vicinanza ad un parcheggio).

Il dato globale appare quindi confortante rispetto al tema indagato, ma la valutazione relativa alla mobilità sostenibile deve tener conto del netto prevalere della componente studentesca all'interno del campione. Molto positiva può essere considerata la *generale propensione alla ciclo-pedonalità* (in sostituzione delle forme tradizionali di trasporto), che esprime istanze di maggiore vivibilità e di sana ambientalità, le quali si collocano in un reale cambiamento di prospettiva. In uno scenario ecosostenibile, infatti, migliorerebbero non solo le condizioni di fruibilità degli spazi pubblici urbani, ma anche gli stili di vita e lo stato di salute della comunità sociale. Roma è una città complessa e "complicata", che rispetto alle altre metropoli risente di un forte ritardo sul piano infrastrutturale e amministrativo (sia a livello municipale che capitolino); questa carenza ha generato una sorta di rassegnazione e un "immobilismo" anche fisico della sua cittadinanza. Solo progetti innovativi e "audaci", che sappiano coniugare la dimensione urbanistica e architettonica con quella sociale e culturale, potrebbero veramente potenziare le performance di questa città, creando spazi di relazione e condivisione, oltre che di mera circolazione.

Bibliografia

- Angelini A., a cura di (2004), *Metropoli, sostenibilità e governo dell'ambiente*. Roma: Carocci.
Castells M. (2000), *The rise of the network society: The information age*. Oxford: Blackwell.
Cattaneo A. (2009), *Prigionieri del traffico. Mobilità e sicurezza ambientale*. Milano: Franco Angeli.
Galdini R. (2017), *Terapie urbane. I nuovi spazi pubblici della città contemporanea*. Soveria Mannelli: Rubbettino.
Martinotti G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*. Bologna: Il Mulino.

*

Ricercatore confermato e Docente di "Istituzioni di Sociologia" e "Ricerca sociale contemporanea" presso il Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche della Sapienza – Università di Roma. È Responsabile dell'Unità di Ricerca sociologica di Roma del PRIN (Coordinatore scientifico Prof.ssa A. Capuano – Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza).

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

La progettazione dello spazio pubblico in un'ottica di sostenibilità multidimensionale. Una esperienza di co-programmazione partecipata per la rigenerazione territoriale sostenibile nel Lazio.

Silvia De Nardis *

Abstract

This contribution provides an insight on the topic of public space design under a multifactorial sustainability viewpoint, starting from the analysis of a co-programming experience shared by public and private entities in Lazio region. Economic-financial crisis has brought changes in the developing strategies of cities and territories, leading to a renewed interest in environmental issues and in environmentally friendly integrated sustainable models in both an economic and socio-cultural view.

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, beni comuni, green economy, progettazione partecipata, sviluppo locale.

Keywords: Sustainable development, commons, green economy, participatory planning, local empowerment.

Le società contemporanee sembrano caratterizzarsi per la diffusione di pratiche urbane in grado di veicolare una nuova e più complessa idea di rappresentazione e di gestione della città e del territorio. Lo spazio del vivere quotidiano appare l'espressione di soluzioni innovative e sostenibili alla recente crisi economico-finanziaria e ambientale, manifestando configurazioni organizzative di tipo partecipativo e multi-*stakeholder* basate sulla condivisione di intenti, sulla negoziazione e sulla collaborazione tra parti.

Le esperienze osservabili in ambito urbano e territoriale suggeriscono la diffusione di una mutata sensibilità da parte della cittadinanza e degli amministratori in merito alle esigenze

dell'ambiente e alla gestione delle risorse, nonché alle forme di organizzazione dello spazio pubblico e privato. Riprendendo la modellizzazione idealtipica di Amendola (2010), queste pratiche sembrano richiamare il concetto di *città sostenibile*, attenta non solo alle questioni prettamente ambientali e fisiche ma anche a temi quali giustizia, inclusione, accessibilità, rispetto per le differenze, vivibilità.

Tra le manifestazioni di quella che sembra una nuova prospettiva volta al superamento delle tradizionali logiche capitalistico-verticistiche, vi sono quelle forme di riorganizzazione dei rapporti tra attori pubblici, privati e della società civile riscontrabili nelle azioni di regolamentazione dei beni comuni (*commons*). Le argomentazioni diffuse in merito al concetto di «bene comune» (Harvey, 2013, Ostrom, 2006, Iaione, 2013; 2015) vi attribuiscono una connotazione semantica orientata al superamento della dicotomica classificazione dei beni – pubblici e privati. Le categorie moderne che hanno sostenuto le logiche giuridiche, politiche ed economiche fino alla seconda metà del Novecento sembrano venir poste in discussione da nuove pratiche basate sulla valorizzazione di tipologie ibride, né pubbliche né private, legate all'azione collettiva. Rispetto alle politiche pubbliche, la *governance* dei sistemi urbani e territoriali interagisce con una trasversalità diffusa del principio di sussidiarietà e con pratiche di «amministrazione condivisa» che sembrano confluire in nuovi paradigmi di processi decisionali inclusivi e negoziali (Vitritto e Velo, 2006). L'approccio contemporaneo ai *commons*, trovando espressione soprattutto nelle pratiche di cura delle aree verdi della città, introduce non solo quello che Elinor Ostrom (2006) ha definito *local empowerment*, ovvero la possibilità per i contesti urbani ed extra urbani di piccole dimensioni, per le comunità, di auto-organizzare le regole di utilizzo delle risorse comuni disponibili, ma anche lo sviluppo di un modello *environmentally friendly*, instaurando connessioni con le teorie iniziali dei beni comuni e sciogliendo antichi nodi sulla questione della preservazione delle risorse collettive.

La cornice semantica entro cui sono descritte le modalità postmoderne del vivere i luoghi sembra caratterizzarsi per la rottura degli schemi tradizionali con cui l'urbanista, il progettista o l'amministratore erano abituati a lavorare. Un professionista che scelga oggi di occuparsi dei processi urbani e della pianificazione del territorio si trova davanti alla necessità di confrontarsi con un ricco insieme di pratiche e domande sociali la cui portata e fluidità impongono una riflessione più incisiva sul tema della regolamentazione delle risorse e dello spazio pubblico e privato.

Il contributo descrive la connessione tra azioni progettuali *top down* e pratiche sperimentali *bottom up* nella città di Latina nel Lazio; un'esperienza che raggiunge la dimensione intercomunale della provincia e che è finalizzata a incidere sulla più ampia scala regionale. Si tratta di interventi

realizzati da attori pubblici, da cittadini attivi e del privato sociale che a volte appaiono manifestamente congiunti altre paralleli, ma pur sempre operanti all'interno del medesimo quadro semantico delineato dagli obiettivi di sviluppo sostenibile e guidato dalla stessa logica di azione partecipativa.

Il lavoro si sofferma, da una parte, sull'analisi delle progettazioni in rete che contribuiscono a ricostruire il quadro di senso generale della programmazione per temi che anima, dal basso, i protagonisti degli interventi, dall'altra, sull'attività di co-progettazione e co-programmazione avviata dal Comune di Latina, nonché sulle interconnessioni tra i due livelli tentando, infine, di delineare la cornice teorica e di metodo entro cui sembrano muoversi i cittadini e gli amministratori di questa sezione di territorio.

Tra le prime sperimentazioni di rilievo vi è quella del Laboratorio Territorio Europa (Teu), nato nel 2015 come progetto speciale del Centro Servizi per il Volontariato (Cesv) con l'obiettivo prioritario di favorire l'accesso alle risorse da parte del volontariato e del no profit nel Lazio. Il progetto ha prodotto sei Laboratori (Roma, Castelli Romani, Viterbo, Frosinone, Latina, Formia) inseriti in altrettanti rapporti di collaborazione formalizzati in Accordi di Rete per l'attivazione di partenariati territoriali finalizzati alla promozione dello sviluppo locale di tipo partecipativo. La sperimentazione avviata dal Teu ha raccolto, soltanto nel primo anno di attività, l'adesione, sul territorio regionale, di 166 realtà tra Enti del Terzo Settore (ETS), imprese e soggetti pubblici come Istituzioni scolastiche, amministrazioni, ASL locali. Dal lavoro di discussione e approfondimento portato avanti dai partner della rete, dai dibattiti e dalle progettazioni dispiegate sono emerse alcune priorità che costituiscono i tasselli della nuova programmazione. Per quanto concerne il laboratorio di Latina, gli obiettivi individuati sono stati raggruppati in quattro macro aree: i) contrasto alla povertà estrema; ii) lotta alla povertà educativa minorile; iii) inclusione sociale e acquisizione di nuove competenze per le categorie fragili e a rischio di marginalità; iv) valorizzazione del patrimonio naturale, culturale ed enogastronomico e promozione del turismo lento e solidale, vedendo nell'ultima area tematica terreno fertile per l'attuazione delle restanti priorità. Gli assi di intervento individuati dalla rete di Latina toccano tutte le dimensioni della sostenibilità in una cornice prospettica in cui la strutturazione degli interventi futuri è orientata al raggiungimento dell'unificazione delle diverse componenti dello sviluppo locale.

Dall'osservazione dell'articolato lavoro di programmazione portato avanti nell'ultimo triennio da alcuni attori sociali operanti sul territorio del Lazio, è possibile rinvenire i tratti di una

domanda da parte dei cittadini di politiche a favore della tutela dell'ambiente e dell'incentivazione di un sistema di produzione e consumo eco-sostenibile.

Nel 2015 è sottoscritto dall'Agenzia del Demanio un Protocollo d'Intesa con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS S.p.A. da cui nasce l'iniziativa CAMMINI E PERCORSI finalizzata alla valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico, con particolare attenzione agli itinerari storico-religiosi e ciclopedonali. Nel Lazio il sito individuato dal Demanio è il Rustico casa cantoniera a Latina il cui tracciato di interesse è la Ciclopista del Sole, un progetto di Rete nazionale, la European Cycle Route Network EuroVelo che in Italia assume i caratteri di una *greenway* nazionale che intercetta passi dal grande valore naturalistico e storico-culturale. Su queste basi, una configurazione di 12 soggetti tra organizzazioni di volontariato e associazioni di promozione sociale, cooperative e imprese costituisce la Rete solidale della Ciclopista del sole, un partenariato stabile per la realizzazione di un sistema integrato tra attori del Terzo settore e *stakeholder* locali per la rivitalizzazione dell'immobile attraverso la promozione del turismo lento ed ecosostenibile, la destagionalizzazione dell'offerta e lo sviluppo di attività culturali e di animazione sociale. La filosofia generale dell'impianto progettuale della Rete si fonda su un principio di conservazione attiva e su un modello di recupero reticolare-visionario che garantisca l'accessibilità e la funzione pubblica del bene. La riattivazione del sito si salda su criteri di sostenibilità in ottica solidale, promuovendo iniziative di economia circolare e collaborativa, favorendo la partecipazione delle categorie vulnerabili e con esigenze specifiche. La volontà di costruzione di *shared value* e la capacità di creare valore economico unitamente ad un valore per la società, situano l'iniziativa all'interno di quella pluralità di forme che, venendo meno sia le basi dello scambio fordista-welfarista che quelle dello scambio finanziario-consumerista (Magatti, 2017), rinegoziano una nuova forma di scambio e ridefiniscono il rapporto tra agire economico e agire sociale (Lampugnani, 2018). La rifunzionalizzazione, invece, privilegia materiali ecologici, la costruzione di nuovi impianti pensata per massimizzare l'efficienza e la sostenibilità energetica del manufatto, la promozione di pratiche ambientali *green friendly* che vanno dalla raccolta differenziata al compostaggio dei rifiuti organici, dall'inserimento di essenze autoctone alla creazione di un orto didattico e sociale. Una particolare attenzione è dedicata, infine, all'implementazione di un sistema di mobilità intermodale e sostenibile realizzato attraverso una ciclofficina per l'assistenza del cicloturista, la sistemazione di vecchie biciclette per la creazione di un parco per il noleggio, fino al ricorso alla pratica, innovativa per il Comune di Latina, del *car pooling* che sarà integrato con i servizi di *car sharing* e taxi collettivo in fase di attivazione da parte

dell'amministrazione. Dal tentativo di rispondere alle esigenze di sviluppo economico e tutela dell'ambiente, l'intervento è direzionato verso lo sviluppo di *green jobs* e si caratterizza per il passaggio dal cosiddetto *sviluppo del turismo* al *turismo dello sviluppo*, attento a preservare i luoghi e a creare significati condivisi (Savelli, 1998). Più in generale, il progetto sembra utilizzare il cosiddetto *approccio ecosistemico*, una strategia per la gestione integrata delle risorse economiche, ambientali, sociali e culturali espressione di una *cultura della sostenibilità*, basata su una prospettiva di sviluppo sostenibile (Carrabba, Padovani, 2017).

Un'altra iniziativa di rilievo per il territorio è quella relativa alla progettazione del Sentiero della Bonifica Pontina che, promossa nel 2014 dall'associazione Latina in Bicicletta e acquisita dall'amministrazione locale nel 2018 con apposita delibera di giunta, è finalizzata a creare un percorso per ciclisti, podisti, amanti della natura. Si tratta di un cammino di 32 km che, utilizzando l'argine del canale delle Acque Medie, collegherebbe i Giardini di Ninfa alla Villa del lago Fogliano, due tra le più significative attrazioni di interesse turistico e naturalistico del territorio. Il progetto, discusso anche in Regione in un tavolo tecnico alla presenza di Arpa e Sogin, è stato il protagonista di un interessante processo di discussione partecipata tra la cittadinanza attiva, l'amministrazione e gli *stakeholder* territoriali. La costruzione condivisa di una prospettiva sostenibile di valorizzazione e sviluppo del Sentiero si è andata consolidando, nella seconda metà del 2018, in due giornate di confronto condotte per mezzo di strumenti di rappresentazione cartografico-narrativi e basate sulla metodologia del *world café* che hanno riguardato le diverse tematiche della sostenibilità: dalla promozione del turismo lento alla sperimentazione di forme di ricettività innovative come l'albergo diffuso, dalla creazione di nuove opportunità di lavoro nel settore all'abbattimento delle barriere fisiche e infrastrutturali. Utilizzando le categorie interpretative di De Certeau (2012), si potrebbe descrivere questo processo come l'atto di fissare su carta e rendere intelligibile uno *spazio*, inteso quest'ultimo come proiezione di un *luogo praticato*, il cui prodotto è l'insieme delle memorie, della storia, delle esperienze e delle percezioni di tutti quelli che hanno partecipato alla sua rappresentazione. Al procedimento di mappatura partecipata si lega il progetto "Legami di comunità" che, finanziato dalla Regione Lazio e coordinato dalla responsabile del MAP – Museo dell'Agro Pontino, si pone l'obiettivo di sviluppare rapporti solidali sui territori utilizzando la creatività della popolazione per la costruzione di un kit *open source* e per la mappatura di comunità; l'intero progetto appare guidato dagli stessi principi di sviluppo del patrimonio culturale espressi da De Varine (2005) nel tentativo di valorizzazione dell'intelligenza collettiva di una comunità quale motore per lo sviluppo. In questo contesto, inoltre, gioca un ruolo importante l'attenzione

manifestata, da parte degli enti locali e della cittadinanza impegnata, per lo strumento del Contratto di Fiume per la bonifica e la valorizzazione dei corsi d'acqua di interesse come quelli del fiume Cavata o dell'Amaseno. Come emerso dal World Water Forum del 2000, si tratta di una forma di accordo incentrata sul concetto di sostenibilità multidimensionale, portatrice di cambiamenti istituzionali e culturali che percepisce gli ambienti acquatici come "paesaggi di vita" (Carrabba, Padovani, 2017). Quello del turismo lento, fluviale, dei camminamenti e delle ciclovie sembra configurarsi come un modello di sviluppo divenuto rappresentazione perseguita dal territorio.

Il fermento delle reti associative attivate in provincia di Latina sembra trovare una comunione d'intenti nell'opportunità, coordinata dall'amministrazione comunale e promossa a livello regionale, di partecipazione alla definizione del Piano turistico triennale del Lazio, i cui esiti pratici sono ancora da osservare. Alla strutturazione della visione di sviluppo territoriale arrivata in Regione prendono parte, dal mese di giugno 2018, sei reti attive su tutte le tematiche d'interesse per lo sviluppo sostenibile: configurazioni operanti nel settore del turismo lento, dell'immigrazione, della disabilità, della partecipazione e dell'educazione. Al termine del processo partecipato, prende forma, almeno a livello locale, un'offerta turistica tesa a intercettare una domanda caratterizzata da molte delle S individuate da Fabris, tra le altre, Sostenibilità, Socialità, Sport ma anche Sighseeing, Sapere e Storia (citato in Galdini, 2011, p. 46).

Le progettazioni sociali avviate dalle reti territoriali nella città di Latina si legano sicuramente al clima favorevole prodotto dall'amministrazione comunale che, lavorando in modalità pro-attiva e secondo un principio collaborativo orientato all'inclusione e alla messa a sistema delle risorse territoriali, sembra aver posto le basi per la definizione della città come un luogo aperto alla sperimentazione partecipata di soluzioni innovative. La città ha avviato un percorso strutturato di apertura alle tematiche della partecipazione inclusiva e sostenibile, da una parte con la recente promozione, tramite deliberazione del Consiglio Comunale, della Casa della Città e del Territorio, un'associazione composta da cittadini ed esperti riconducibile al filone degli Urban Center, dall'altra con l'adesione nel 2017 alla Rete Labsus. Successivamente alla predisposizione di tavoli di confronto con la cittadinanza attiva, seguono l'approvazione e l'adozione del Regolamento per la gestione condivisa dei beni comuni, strumento di legittimazione di azioni di cura dell'interesse generale, punto di partenza per la stesura dei primi Patti di collaborazione con la comunità. L'intero processo è stato accompagnato da quella che Cristina Leggio, Assessore alla Città Internazionale, Politiche Giovanili, Partecipazione e Smart City del Comune di Latina, ha definito la "tessitura di un linguaggio per la condivisione", un'attività di

riflessione, auto-riflessività e formazione operata dall'amministrazione in concerto con i cittadini che ha permesso la predisposizione di un percorso operativo intelligibile e condiviso dalle diverse prospettive dei soggetti implicati. Ulteriori punti di forza di quello che sembra essere il nuovo paradigma di amministrazione aperta e flessibile che si sta affermando nella città di Latina risiedono in alcune modificazioni rinvenibili nella metodologia intrinseca alla stessa macchina amministrativa, queste vanno dalla revisione dello Statuto comunale, arricchito della centralità del concetto di partecipazione, alla ridefinizione della macrostruttura dell'ente per mezzo dell'istituzione di un'Unità Organizzativa per l'Amministrazione Condivisa, che ha previsto l'individuazione di servizi e funzioni responsabili per beni comuni e partecipazione. La città sembra aver assorbito i principi della co-gestione delle risorse e degli spazi urbani, tanto da fare dell'amministrazione condivisa uno degli assi strategici di azione nella programmazione degli interventi, inserendola nel Piano Esecutivo di Gestione (PEG). Gli amministratori, nell'ottica di recepire le direttive comunitarie e le linee guida internazionali come quelle dell'"Agenda globale per lo sviluppo sostenibile" contenente i 17 *Sustainable Development Goals* – SDGs, sempre più orientate alla costruzione di partenariati strategici che prevedano il coinvolgimento dei diversi *stakeholder* territoriali, proiettate all'implementazione di reti di città, a livello interregionale e transnazionale, si trovano di fronte ad una modalità di gestione dei beni e dei servizi pubblici inserita nel quadro della cosiddetta *governance* multilivello. Le pratiche di collaborazione e auto-organizzazione per la gestione dei *commons* rappresentano esempi di *better regulation* sussidiaria, un "paradigma possibile di *institution building* collettivo", un sistema, cioè, a «diritto comune» (Vetritto, Velo, 2006).

Partendo da un'analisi sulla «tragedia dei beni comuni» di Hardin (1968) e riprendendo gli assunti cardine della teoria dei giochi - in particolare quelli del «dilemma del prigioniero» - e la «logica delle azioni collettive» di Olson (1965), Ostrom (2006) sostiene la possibilità che scelte situate al di fuori della dicotomia regolamentazione-privatizzazione possano rivelarsi efficaci sul fronte del benessere generale, nonché produttive per una comunità. Nei suoi studi in ambito di *common pool resources* sono annoverate pratiche di governo collettivo dei *commons*, in altre parole scenari in cui prefigurare un modo di gestire i beni comuni basato sulla condivisione tra le comunità locali.

Il modello di Ostrom è sorretto da elementi quali fiducia, reciprocità e cooperazione, nonché da strutture istituzionali attraversate da logiche normative tese a supportare le pratiche di condivisione. L'opportunismo, cardine del pensiero economico classico, cede il passo a pratiche collaborative creatrici di capitale sociale, decostruendo la struttura primaria dell'*homo economicus*.

Mentre per Hardin (1968) la “tragedia dei beni comuni” sarebbe determinata da sovra-sfruttamento e conseguente socializzazione dei costi di manutenzione e consumo dei beni, la Ostrom (2006) sostiene che l’individuo ha in sé, riuscendo a sperimentare con esiti di fatto positivi, i tratti di un *homo civicus*, dimostrando come i *commons* possano essere attraversati da un processo di auto-organizzazione che ne garantisce il mantenimento e il funzionamento.

La letteratura esistente ha evidenziato, però, alcune criticità nei confronti del concetto economico-sociale di «beni comuni» relative al rischio che questo sia strumentalizzato, depotenziato e denaturalizzato dalle stesse logiche capitaliste che per necessità lo hanno prodotto, così come accaduto per il termine «sostenibilità» (Mattei, 2013). Il comportamento collaborativo degli agenti sociali che emerge dalle teorie sui *commons* sarebbe, nella prospettiva dei critici (Dardot, Laval, 2017), una nuova espressione della soggettività neoliberista e maschererebbe i tratti individualistici dell’azione guidata da incentivi e punizioni. Alcuni studi si chiedono a quali condizioni una nuova politicizzazione della società, nei dati sistemi della foucaultiana governamentalità neoliberale, possa essere resa possibile in termini emancipativi, intravedendo nei beni comuni questa possibilità. Sebastianelli (2018), ad esempio, si propone di pensare ai *commons* come a campi di sperimentazione per soggettivazioni politiche alternative a quelle dell’*homo economicus* e Mattei (2013) afferma, altresì, la possibilità di mitigare la tragedia globale dei *commons* attraverso “una pratica di produzione di giuridicità sufficientemente forte per un’opera di rieducazione di quelle soggettività artificiali” che, impegnate a massimizzare i profitti, alimentano lo sfruttamento individualistico dei beni comuni. La produzione discorsiva sui *commons* si è sviluppata anche intorno al tema dell’erogazione dei servizi, generando un dibattito sulla possibilità di considerare il *welfare* un bene comune; nell’ottica di alcuni studiosi, una pratica collaborativa applicata alla gestione dei servizi di *welfare* potrebbe scongiurare i rischi di stagnazione burocratica e di politicizzazione delle scelte pubbliche (Rucco, 2018).

I processi di progettazione e programmazione dal basso, l’attivazione spontanea della cittadinanza e la diffusione di configurazioni strutturate e autoriflessive si prestano ad acquisire una dimensione e una valenza politica capace di incidere sulle logiche organizzative dominanti; alcuni ricercatori sottolineano come queste esperienze agiscano spesso in forma di *network* e interagiscano con i livelli di governo (Nur, 2018), influenzando il percorso degli itinerari del mutamento storico. Sul fronte delle trasformazioni spaziali e istituzionali, gli attori sociali protagonisti dei processi descritti si potrebbero situare in quello che Lefebvre (2014) chiama *ordine prossimo* (scambio dialogico tra individui e gruppi, più o meno organizzati e strutturati), che è

sempre in relazione con un *ordine remoto* (poteri istituzionalizzati, codici giuridici formalizzati, elementi significativi di una cultura). Il rapporto tra le due dimensioni fornisce la caratterizzazione della città nel dato momento, realizza, cioè, una configurazione urbana e territoriale storicamente situata. Il tentativo, portato avanti dalle diverse reti tematiche, di coinvolgere la comunità nelle azioni di pianificazione, rimandano alla concezione secondo cui le esperienze *community-based*, osservabili soprattutto a livello locale, si pongano come sviluppatrici di *bridging social capital* (Warren, 2001), manifestando la capacità di influenzare le scelte e i processi decisionali dei *policy makers*.

Le esperienze e le sperimentazioni del comune, diffuse soprattutto in ambito urbano e nel settore della pianificazione territoriale ma anche, come esplicitato, in quello amministrativo e dell'erogazione dei servizi, unitamente alla diffusione di principi di sostenibilità multidimensionale, sembrano delineare i tratti, anche in provincia di Latina, di una nuova prassi sociale e di un modello alternativo per lo sviluppo. L'aspirazione della comunità a maggiori livelli di benessere e di qualità della vita sembra incontrare la volontà degli amministratori di attuare forme di *governance ambientale sostenibile e adattiva* (Dietz, Ostrom, Stern, 2019), di sperimentare, cioè, modelli aperti e integrati di gestione del territorio. Se da una parte è fondamentale non tralasciare le importanti riflessioni che provengono dalle teorie critiche della partecipazione, che sottolineano come questa, ad alcune condizioni, possa essere considerata una risorsa discorsiva utilizzata per sostenere il primato egemonico del neoliberismo (Moini, 2012), dall'altra è utile evidenziare i tratti virtuosi del processo in atto. Il contesto analizzato sembra esprimere contemporaneamente un *fabbisogno di città progettata dal basso* e un'offerta di *urbanistica partecipata dall'alto* (Ciaffi, Mela, 2011); per i politici lavorare sulla creazione di consapevolezza intorno al livello di fabbisogno di progetto implica una responsabilizzazione, lontana dai meccanismi dell'ottenimento di consenso, che decostruisce quel principio di egemonia spesso mascherato da rappresentatività. Partendo dalla ferma convinzione che i processi descritti, ancora in corso, vadano accompagnati da ulteriore osservazione e analisi al fine di dedurre gli esiti futuri e verificarne le conseguenze sul lungo periodo, si può sostenere che, allo stato attuale, sul territorio si stia affermando un modello in grado di apportare modificazioni innovative tanto sul fronte socio-culturale e tecnico della progettazione quanto su quello amministrativo-istituzionale e delle politiche pubbliche.

Bibliografia

- Amendola G. (2010). *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*. Bari: Editori Laterza.
- Carrabba P., Padovani L.M. a cura di (2017). *La sostenibilità ambientale. Un manuale per prendere buone decisioni*. ENEA.
- Ciaffi D., Mela A. (2011). *Urbanistica partecipata. Modelli ed esperienze*. Roma: Carocci editore.
- Dardot P., Laval C. (2017). *Del Comune*. Verona. In Giuliani A., Vercellone C., Brancaccio F., Vattimo P. a cura di, *Il comune come modo di produzione. Per una critica dell'economia politica dei beni comuni*. Ombre Corte.
- De Certeau M. (2012). *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Edizioni Lavoro.
- De Varine H. (2005). *Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*. Bologna: CLUEB.
- Dietz T., Ostrom E., Stern P.C. (2002). La lotta per i beni comuni. In Akwood J. A cura di (2019), *Beni comuni, diversità, sostenibilità, governance. Scritti di Elinor Ostrom*. goWare Editore.
- Galdini R. (2011). *Palcoscenici urbani. Il turista contemporaneo e le sue architetture*. Napoli: Liguori.
- Hardin G. (1968). The Tragedy of the Commons. In *Science*. Vol. 162, Issue 3859. Pp. 1243-1248.
- Harvey D., (2013). *Città ribelli. I movimenti urbani dalla Comune di Parigi a Occupy Wall Street*. Milano: Il Saggiatore.
- laione C. (2013) La città come bene comune. In *Aedon Rivista di Arti e diritto online*, N.1.
- laione C. (2015). L'Italia riparte dai beni comuni e dalla collaborazione civica. In *Il Giornale delle Fondazioni*, 14 aprile.
- Lampugnani D. a cura di (2018). *Co-Economy. Un'analisi delle forme socio-economico emergenti*. Milano: Fondazione Giangiacomo Feltrinelli.
- Lefebvre H. (2014). *Il diritto alla città*. Verona: Ombre Corte.
- Magatti M. (2017). *Cambio di paradigma: uscire dalla crisi pensando al futuro*. Milano: Feltrinelli.
- Mattei U. (2011). *Beni comuni. Un manifesto*. Roma-Bari: Laterza.
- Mattei U. (2013). I beni comuni fra diritto, economia e filosofia. In *Spazio filosofico*. ISSN: 2038-6788.
- Moini G. (2012). *Teoria critica della partecipazione. Un approccio sociologico*. Milano: Franco Angeli.
- Nur N. (2018). La città nella crisi. Pratiche informali di resilienza nella Roma post-politica. In Coppola, Punzano. *Roma in transizione. Governo, strategie, metabolismi e quadri di vita di una metropoli*. Roma-Milano: Planum Publisher.
- Ostrom E. (2006). *Governare i beni collettivi*. Venezia: Marsilio Editore.
- Rucco F. (2018). Il welfare come bene comune: estrazione di valore, prospettive di finanziarizzazione e autodifesa della società. In *H-ermes. Journal of Communication*. ISSN: 2284-0753. DOI 10.1285/i22840753n11p29.
- Savelli A. a cura di (1998). *Alla ricerca di nuovi spazi per il turismo. In Spazio turistico e società globale*. Milano: Franco Angeli.
- Sebastianelli P. (2018). Neoliberalismo e Commons: desiderio, conflitto e politiche di noi stessi. In *Segni e Comprensione*. a. XXXII n.s., n. 94, DOI Code: 10.1285/i18285368aXXXIIIn94p108.
- Vetritto G., Velo F. (2006). Una lezione per le politiche pubbliche: il governo delle realtà sociali complesse tra «pubblico» e «privato». In Ostrom: *Governare i beni collettivi*. Venezia: Marsilio Editore.
- Warren M.E. (2001). *Democracy and association*. Princeton (NY): Princeton University Press.

*Sociologa e progettista sociale

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

La mobilità ciclistica come fattore strategico di sviluppo sostenibile e accessibilità regionale: il caso della Sardegna

Elisabetta Anna Di Cesare*, Beatrice Scappini**, Veronica Zucca***, Italo Meloni****

Abstract

This work investigates how sustainability principles established at the international level, and contextualized according to the regional territorial specificities, are integrated into the recently approved Regional Cycling Plan of Sardinia (Italy). The Plan recognizes cycling mobility as a strategic factor for economic, environmental and social development of the whole island and identifies the environmental and cultural resources as attractors, providing an important contribution to the physical accessibility and valorisation of the territories.

Parole chiave: sviluppo sostenibile, mobilità, turismo sostenibile, paesaggio, pianificazione

Keywords: sustainable development, mobility, sustainable tourism, landscape, spatial planning

Il concetto di sviluppo sostenibile è il risultato di un esteso e articolato dibattito internazionale attorno al tema dell'interazione tra ambiente e sviluppo, introdotto a partire dagli anni '70 e affermatosi come riferimento paradigmatico per i processi di governo del territorio a qualsiasi scala.

Nel recente 2015, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha approvato l'Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile, Agenda 2030, un programma d'azione che ha contribuito ad approfondire ed innovare la riflessione su numerose tematiche inerenti il settore economico, sociale e ambientale, attraverso l'individuazione di 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) prioritari, articolati in 169 Target da raggiungere entro il 2030. Tutti i Paesi sono stati chiamati a contribuire all'attuazione degli OSS di Agenda 2030, coinvolgendo non solo il settore pubblico, ma anche i privati, le imprese, le università, e a rendicontare i risultati conseguiti all'interno di un processo di monitoraggio coordinato direttamente dalle Nazioni Unite. L'Unione Europea (UE) ha partecipato in maniera attiva al processo negoziale che ha portato, a partire dalla Conferenza

delle Nazioni Unite sullo Sviluppo Sostenibile del 2012, alla definizione dei contenuti di Agenda 2030. L'adozione di Agenda 2030 ha posto i Paesi Membri dell'UE di fronte alla necessità di includere gli OSS nei propri programmi a breve e medio termine e ad integrarne i contenuti nelle politiche comunitarie, nazionali e locali.

Nel *"SDG Index and Dashboards Report"* (2019), che analizza e valuta lo stato di avanzamento di ciascun Paese rispetto al raggiungimento degli OSS, l'Italia nel 2018 si posiziona ventinovesima su 156 Paesi, mostrando ancora importanti carenze nell'implementazione di obiettivi legati alla realizzazione di infrastrutture resilienti, alla promozione di una crescita economica sostenibile e inclusiva, al miglioramento dei livelli di occupazione e alla lotta contro il cambiamento climatico.

In questa prospettiva, la redazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna (PRMCS), elaborato contestualmente al processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ha costituito un'importante opportunità per l'inclusione delle tematiche legate alla sostenibilità ambientale stabilite a livello internazionale, all'interno della pianificazione di scala regionale nel settore dei trasporti.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS), introdotta dalla Direttiva Europea 2001/42/EC e successivamente recepita a livello nazionale tramite il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale", rappresenta un processo sistematico, cooperativo e partecipativo che accompagna l'elaborazione di piani e programmi (P/P) allo scopo di assicurare che le considerazioni ambientali siano adeguatamente incluse nelle scelte che riguardano i processi di trasformazione del territorio (Sadler 2011). Uno degli obiettivi centrali della VAS è legato alla necessità di integrare nell'elaborazione degli atti di pianificazione e programmazione criteri indirizzati a promuovere il paradigma dello sviluppo sostenibile. Simili criteri, legati all'esigenza di tutela delle risorse ambientali, necessitano di essere contestualizzati a seguito di un'attenta analisi di contesto, per poter dare forma agli obiettivi di piano veri e propri (Zoppi, 2012). Affinché la VAS si configuri come un efficace strumento di supporto alle decisioni e non come un mero giudizio di compatibilità ambientale a valle di scelte già intraprese, è tuttavia necessario che questa abbia una continua interazione con il processo di definizione del P/P (Fundingsland & Hanusch, 2012), e che la valutazione si configuri dunque come un processo endogeno (Zoppi, 2008), tale da arricchire attraverso una serie di analisi specialistiche i contenuti del P/P.

Nel corso dell'elaborazione del PRMCS e della relativa VAS, particolare risalto è stato dato all'integrazione di obiettivi mirati a: (i) sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti (OSS 9); (ii) incentivare una crescita economica inclusiva che favorisca forme di turismo sostenibile e le piccole-medie imprese e promuova la cultura e i prodotti locali (OSS 8); (iii) potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale (OSS 11).

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna, redatto a cura dell'Assessorato dei Lavori Pubblici della Regione Autonoma della Sardegna in qualità di soggetto promotore, l'Agenzia Regionale Sarda Trasporti come soggetto attuatore della pianificazione, e il Centro Interuniversitario di Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM - Università di Cagliari e Sassari) come responsabile dell'impostazione metodologico-scientifica, persegue l'obiettivo di definire un sistema di mobilità ciclistica diffusa a livello regionale finalizzato a promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto in grado di assolvere sia alle esigenze quotidiane, che a quelle turistico-ricreative.

Il Piano è stato concepito attuando un approccio sistemico allo scopo di integrare, attraverso l'individuazione di una serie di interventi, misure e azioni coordinate di natura infrastrutturale sia fisica che sociale, la dimensione territoriale con quella economica e sociale. In particolare, l'infrastrutturazione fisica si compone di una rete regionale di itinerari che costituiscono l'ossatura portante del sistema, riconoscibile attraverso una segnaletica dedicata, integrata con: (i) una serie di servizi necessari ai ciclisti per la sosta e il ristoro (es. aree attrezzate di sosta, officine dotate di strumentazione per la riparazione delle biciclette e punti di informazione), (ii) i principali nodi di trasporto di livello regionale che facilitano la connessione con altri mezzi di trasporto (es. porti, aeroporti, stazioni ferroviarie) e (iii) i parchi ciclistici, ovvero aree vocate all'uso della bicicletta nelle quali si completa la connessione del sistema regionale con le reti locali di mobilità attiva, garantendo la realizzazione di una rete diffusa di fruizione del territorio.

Nello specifico, la Rete Ciclabile della Sardegna si compone di 41 itinerari ciclabili (per un totale di circa 2000 km, di cui il 43% derivanti da riconversione di infrastrutture esistenti), 6 itinerari bici+treno (per un totale di circa 550 km), 4 itinerari compresi all'interno del Piano Sulcis (per un totale di circa 110 km), 1 itinerario urbano nella Città Metropolitana di Cagliari (per un totale di circa 40 km) e 11 Parchi Ciclistici (Fig. 1). Le ciclovie raggiungono numerosi punti di interesse, tra cui più di 250 centri abitati, 3 beni del circuito UNESCO, 2 Parchi Nazionali, 4 Parchi Regionali, 81 siti Natura 2000 e oltre 700 punti di interesse storico-culturale e paesaggistico.

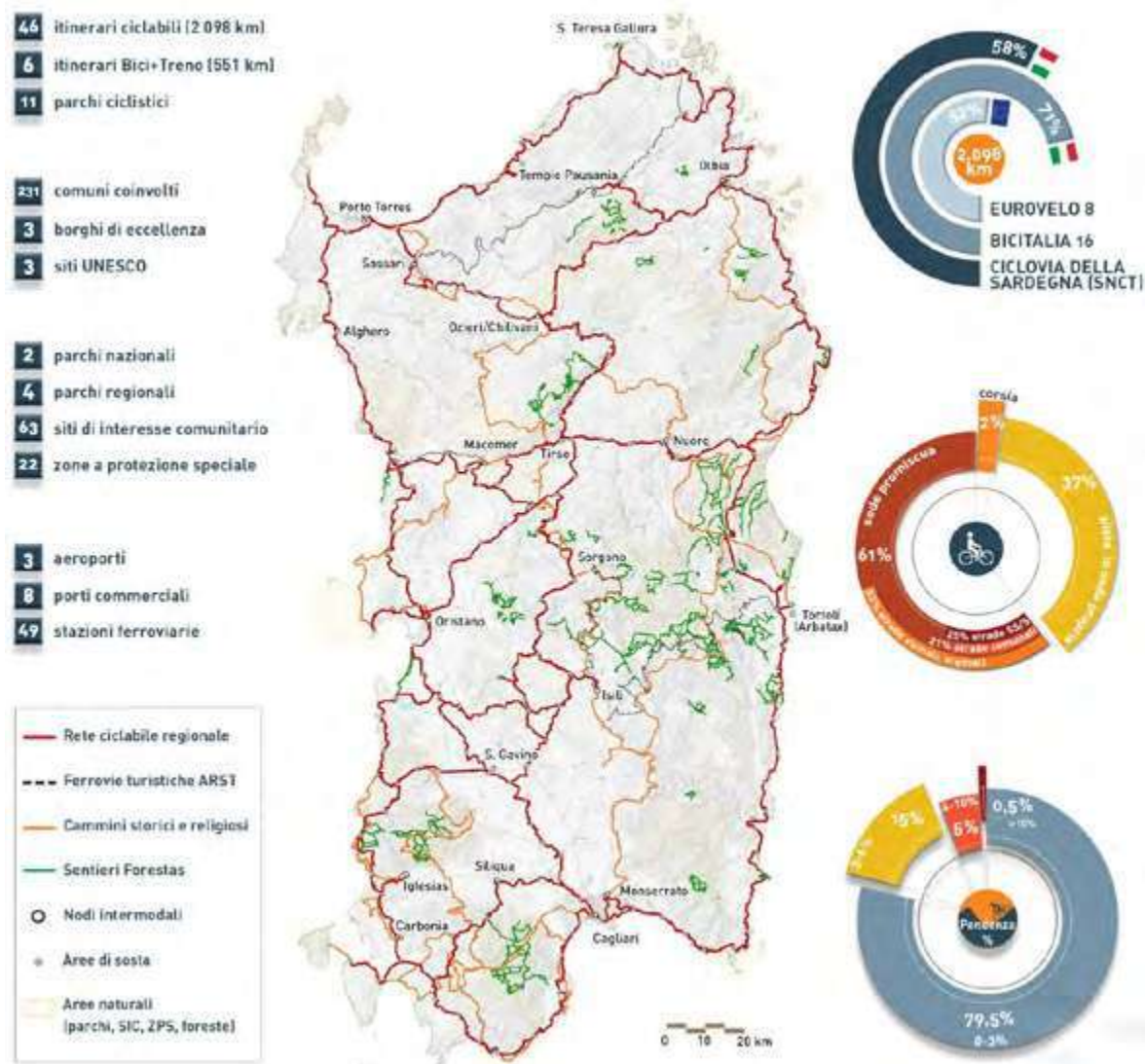


Figura 1 - La configurazione della Rete Ciclabile Regionale

Il progetto della rete si completa infine con l'individuazione di una serie di misure di infrastrutturazione sociale, fondamentali per garantire la *governance* attuativa e operativa del sistema e lo sviluppo dinamico della mobilità ciclistica. Oltre all'istituzione di una struttura pubblica operativa che svolga il ruolo di coordinamento dei diversi soggetti istituzionali che intervengono nell'attuazione e nella gestione della Rete Ciclabile Regionale (l'Ufficio Regionale della Mobilità Ciclistica), sono stati messi a punto, e già resi disponibili, alcuni strumenti di promozione, tra cui: il logo, il portale internet e l'applicazione per dispositivi mobili. La sensibilizzazione della popolazione attraverso una continua attività di partecipazione, è considerata fondamentale per il successo dell'iniziativa, in relazione anche all'attivazione di nuove occasioni di sviluppo, in una cornice di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

La Rete Ciclabile, infatti, assolve il compito di ricucire le diverse parti di un contesto territoriale talvolta frammentato, collegando le più importanti presenze insediative, le emergenze naturali, paesaggistiche, culturali, storiche e archeologiche, attraversando territori anche poco conosciuti, ma altrettanto valorizzabili. Al contempo, la rete si integra a livello locale con sentieri, ippovie, cammini storici, vie d'acqua, ferrovie turistiche, al fine di dare vita ad un vero e proprio sistema di fruizione lenta del territorio (Fig.1). Contestualmente, una serie di itinerari della Rete Ciclabile della Sardegna sono stati inseriti all'interno del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche e della rete nazionale Bicitalia; nonché presentati alla European Cyclists' Federation per l'inserimento nel circuito EuroVelo. In questa prospettiva, la Rete Ciclabile Regionale, rendendo accessibili anche le zone interne dell'isola, che soffrono il decentramento rispetto alle zone costiere legate al settore marino balneare, rappresenta un fattivo contributo allo sviluppo di forme di turismo sostenibile destagionalizzato, che possono costituire un segmento strategico di sviluppo locale, nonché di valorizzazione e salvaguardia del paesaggio. Il cicloturismo infatti, definito come quell'attività di «vista ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago» (Sustrans, 1999), costituisce un settore in forte crescita nel comparto economico. In diversi Paesi europei rappresenta una voce importante nell'ambito del turismo attivo, legato spesso a singole ciclovie di grande richiamo e talvolta ad infrastrutture ciclabili con configurazione a rete. Gli investimenti sulla mobilità ciclabile possono tradursi dunque in benefici generalizzati sul territorio, in particolare in aree marginali non ancora coinvolte da dinamiche turistiche di massa (Piket *et al.*, 2013). In quest'ottica, il Piano non costituisce uno strumento di pianificazione infrastrutturale di tipo tradizionale, bensì un vero e proprio «progetto di territorio» (Pileri & Giudici, 2013), con una strategia di valorizzazione estesa all'intera isola.

Tra gli obiettivi del Piano inoltre, riveste notevole importanza anche il tema della riconversione e del riutilizzo delle infrastrutture e dei manufatti dismessi. Un simile obiettivo, legato alla necessità di limitare il consumo di suolo e di valorizzare il patrimonio storico esistente, ben si adatta al territorio regionale, caratterizzato dalla presenza di un patrimonio infrastrutturale di collegamento distribuito in maniera capillare costituito da strade a bassa intensità di traffico, argini di fiumi e canali, tracciati delle ferrovie dismesse, che ben si prestano ad essere riconvertiti come sede ciclabile. La tabella 1 sintetizza in che modo gli obiettivi del PRMCS abbiano interiorizzato gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile di Agenda 2030, mentre il paragrafo successivo ne approfondisce l'applicazione descrivendo uno degli itinerari della Rete Ciclabile Regionale.

OSS Agenda 2030		Obiettivi del Piano
OSS 9	Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti	Progettare un tessuto di percorsi ciclabili sicuro, omogeneo e continuo, che faccia uso di tecnologie a ridotto impatto ambientale e che privilegi la riconversione delle infrastrutture esistenti.
OSS 8	Incentivare una crescita economica inclusiva che favorisca forme di turismo sostenibile e promuova la cultura e i prodotti locali	Pianificare un sistema di mobilità ciclistica regionale fortemente integrato con altri modi di trasporto e con le differenti emergenze territoriali, che renda la Sardegna attrattiva e fruibile in modo sostenibile in tutti i periodi dell'anno, anche favorendo la destagionalizzazione e diversificazione dell'offerta turistica (turismo legato alla natura, al paesaggio, alla storia, alla cultura).
OSS 11	Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale	Rendere accessibili, attraverso forme di mobilità dolce, le emergenze naturali, paesaggistiche e storico-culturali privilegiando la riconversione di manufatti e infrastrutture in disuso, puntando alla valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti.

Tabella 1 – Coerenza degli obiettivi del PRMCS con gli OSS di Agenda 2030

L'itinerario ciclabile lungo la ferrovia dismessa Chilivani-Tirso.

Il caso di studio presentato in questa sezione intende approfondire come la conservazione attiva del patrimonio storico ferroviario - e del suo potenziale ruolo di generatore di nuovi paesaggi - non si sia limitata alla definizione di semplici percorsi di mobilità dolce, ma abbia puntato alla costruzione di un vero e proprio progetto di sviluppo territoriale, in grado di far emergere il passato ferroviario dei luoghi e allo stesso tempo promuovere i territori attraversati, favorendo anche la nascita di nuove attività economiche. Il tracciato ferroviario Chilivani-Tirso nasce a fine '800 con lo scopo di collegare il centro di Ozieri con i due importanti nodi ferroviari di Chilivani e di Macomer e con il capoluogo di provincia Nuoro. Negli anni '70 del 1900 la linea a scartamento ridotto fu soppressa per motivi di insufficiente domanda di trasporto, nonostante i benefici che questa aveva prodotto durante il periodo di esercizio, all'interno di un territorio che a lungo aveva sofferto di isolamento e arretratezza socio-economica per l'assenza di adeguati sistemi di collegamento.

Dal punto di vista demografico, l'area conta ad oggi una popolazione complessiva di circa 22.000 abitanti ed è tra i luoghi maggiormente interessati dal fenomeno dello spopolamento in Sardegna, tra cui rientrano principalmente le aree rurali lontane dai centri urbani e dai principali flussi turistici. I nove comuni interessati dal tracciato - Ozieri, Pattada, Bultei, Anela, Bono, Bottidda, Burgos, Esporlatu, Illorai - presentano tutti un andamento demografico decrescente e una consolidata tendenza all'invecchiamento (Fig.2).

Nel suo percorso di 79 chilometri, la ferrovia attraversa la valle del fiume Tirso alle pendici della catena del Goceano, lungo un territorio tra pianura e montagna caratterizzato da fitti boschi, corsi d'acqua e zone alpestri di grande fascino. Il territorio attraversato ricade nelle due regioni storico-ambientali del Monteacuto e del Goceano.

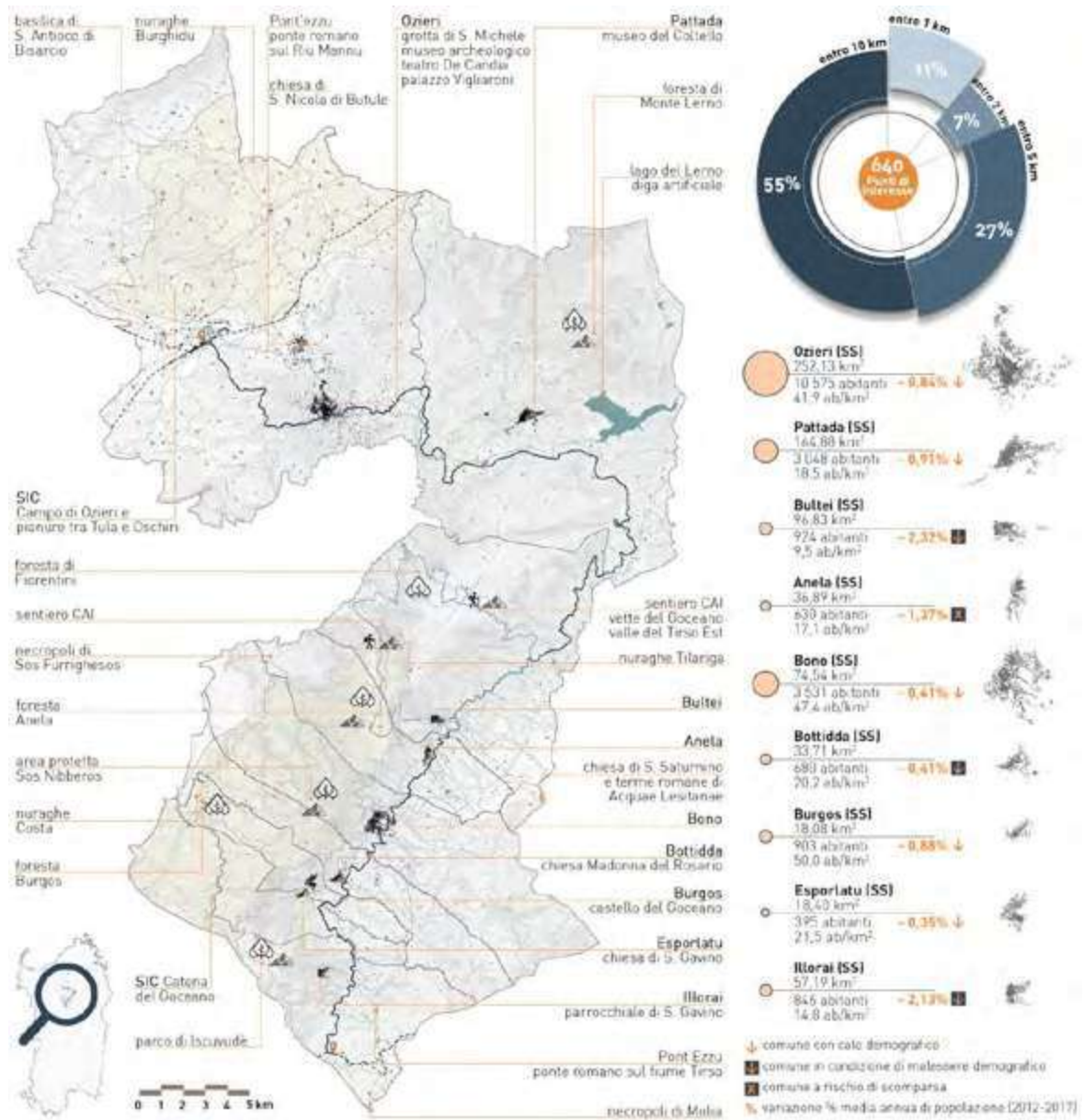


Figura 2 - Mappa dell'itinerario Chilivani-Tirso e andamento demografico dei comuni coinvolti

L'area del Monteacuto comprende la vallata a sud del Limbara e la zona montuosa tra Pattada e l'altopiano di Buddusò, caratterizzata da diversi corpi di valenza naturalistica. Il Goceano comprende invece il tratto del bacino superiore del fiume Tirso e un'area di media

montagna situata tra il Monte Acuto e i monti del Marghine, dominata dalle punte allineate dei rilievi che caratterizzano in modo deciso il paesaggio, il più elevato dei quali è Monte Rasu. Questo territorio è parte del Sito di Interesse Comunitario "Catena del Marghine e del Goceano", dove si trovano complessi forestali costituiti da esemplari pluricentenari e millenari di notevole interesse. In aggiunta, l'ambito è ricco di testimonianze storico-archeologiche, dalla preistorica Cultura di Ozieri risalente al IV millennio a.C. ai reperti di epoca nuragica e romana, e ha rappresentato un punto di riferimento per lo sviluppo della cultura isolana, in particolare in epoca medioevale e rinascimentale. Come molte ferrovie storiche dismesse, la Chilivani-Tirso costituisce un'infrastruttura ideale per la realizzazione di *greenways* dedicate a ciclisti, pedoni, escursionisti a cavallo, in quanto presenta caratteristiche compatibili con l'utenza ciclistica: pendenze contenute e fondo compatto (Rovelli, 2018).

Il tracciato ciclabile individuato del PRMCS, totalmente separato dalla rete stradale ordinaria, è sviluppato per il 40% su piste in sede propria e per il 60% su percorsi in sede promiscua lungo strade rurali a bassa intensità di traffico che, con modesti interventi di compatibilità, possono diventare veri e propri itinerari ciclopedonali sicuri (Fig. 3). Le pendenze moderate e costanti, tipiche dei tracciati ferroviari, e per lo più inferiori al 3%, favoriscono inoltre l'accessibilità anche agli utenti più deboli.

L'itinerario, prevalentemente extraurbano, si integra a livello locale, e in alcuni punti si sovrappone, con il cammino religioso di Santu Jacu, l'ippovia Ozieri-Pattada e i sentieri escursionistici Forestas (Fig. 3). La forte impronta paesaggistica del tracciato è stata decisiva anche nella scelta del fondo viabile, a prevalenza in stabilizzato di cava, un materiale che limita l'impatto visivo dell'infrastruttura ciclabile e ne favorisce l'inserimento in ambiti naturali, aree protette e zone rurali oggetto di salvaguardia ambientale e paesaggistica.

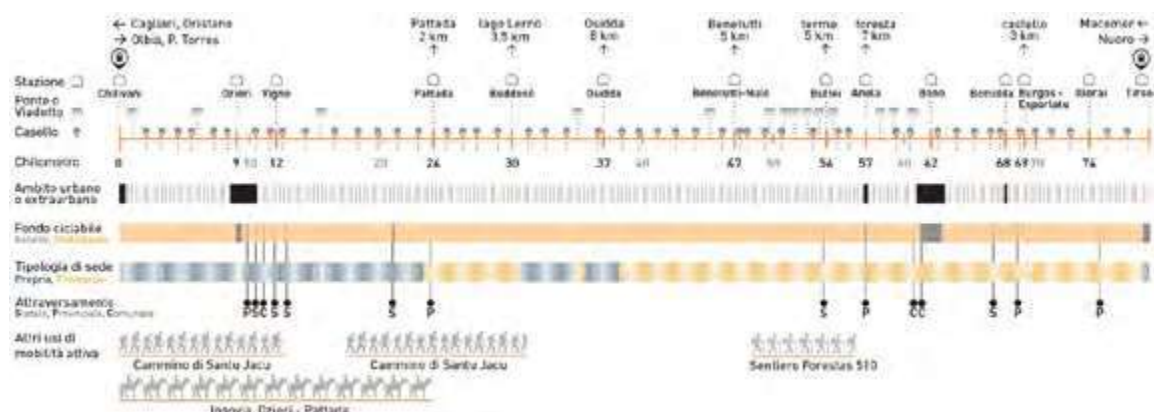


Figura 3 - Analisi del tracciato ciclabile ed integrazione con altri sistemi di mobilità lenta

L'itinerario si sviluppa lungo un percorso naturalistico che consente di riscoprire antichi paesaggi agricoli, naturali e storico-archeologici a partire dalla loro relazione con alcuni dei numerosi manufatti testimoni della memoria storica locale. La Rete Ciclabile intende infatti restituire dignità ai manufatti dismessi della vecchia ferrovia, quali stazioni e fermate, caselli, case cantoniere, ma anche ponti, viadotti e sottopassi, recuperandoli e mettendoli a servizio della rete dei percorsi (Fig. 4).

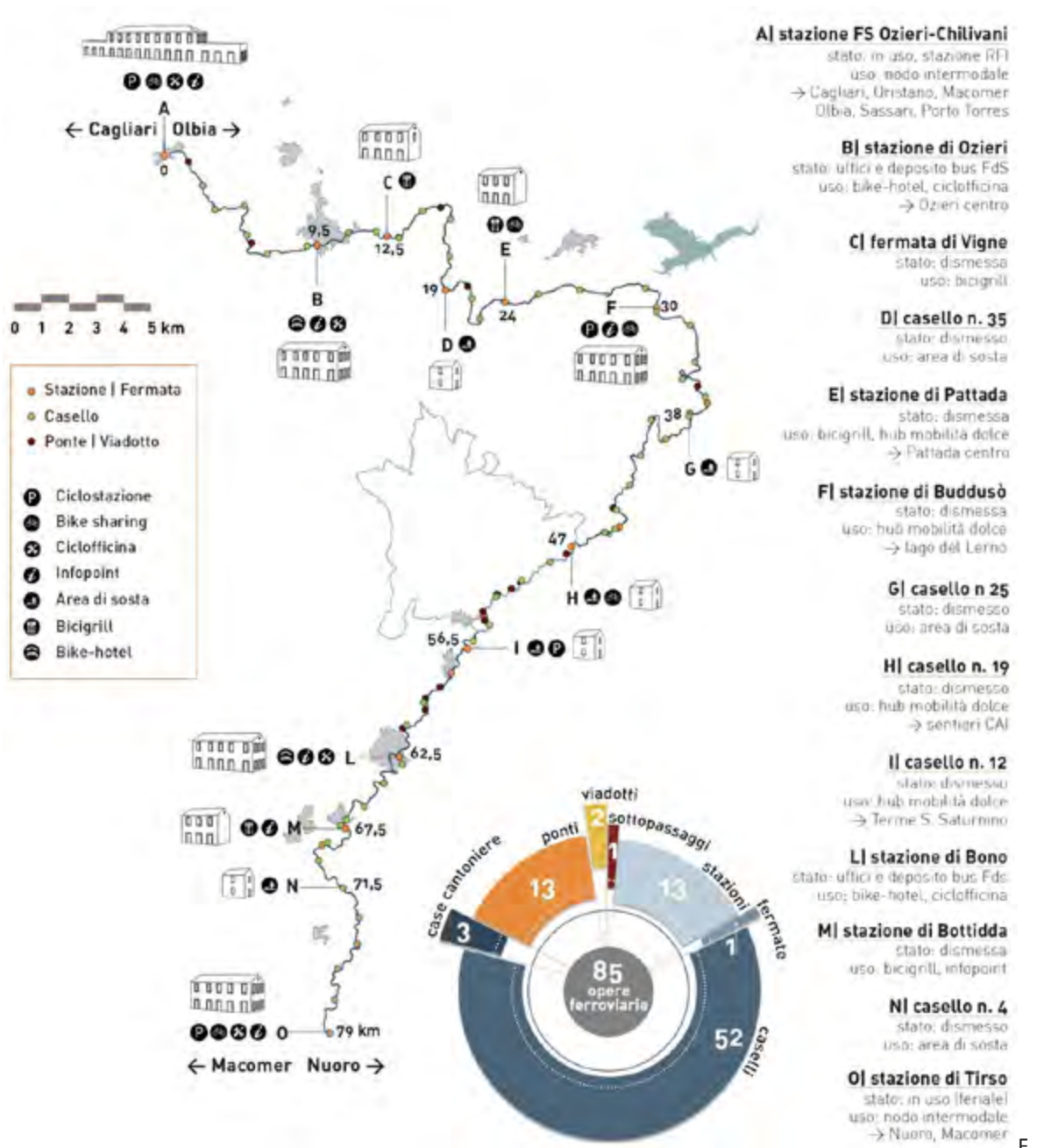


Figura 4 – Ricognizione e proposta di riutilizzo dei manufatti ferroviari lungo l'itinerario

Attribuendo una nuova funzione al nastro infrastrutturale e ai manufatti della ferrovia dismessa, l'itinerario unisce e mette a sistema i singoli frammenti del territorio, rinnovando il modo stesso di percepirlo ed utilizzarlo e al contempo svelando i territori attraversati. Il percorso inoltre aggiunge all'esistente ulteriori frammenti, luoghi di sosta e nuove strutture, attraverso cui instaurare relazioni con il paesaggio: dalla pianura alla montagna, dalle aree agricole a quelle urbane, dai boschi alle rive dei fiumi, e fruirne da una posizione privilegiata - quella del rilevato ferroviario – che offre suggestivi scorci sul panorama. L'infrastruttura, rigenerata e restituita al territorio, diventa dunque l'elemento che unisce e sviluppa legami tra le principali emergenze territoriali che, seppur diverse tra loro, diventano parte di un sistema integrato dall'identità unica.

Il progetto restituisce funzione economica alle risorse territoriali, ricucendo un tessuto in cui ogni elemento trova ragione di esistere nelle relazioni che riesce ad attivare con gli altri, attraverso un processo di rigenerazione che coinvolge non soltanto la linea ferroviaria e il territorio attraversato, ma anche tutti gli invisibili legami tra paesaggio, manufatti, reperti e storia dei luoghi. In questo senso la Rete Ciclabile della Sardegna si configura come un *progetto di territorio*, che non si limita alla realizzazione di un percorso ciclabile, ma assume le forme di un vero e proprio progetto integrato di valorizzazione dei luoghi, promozione del patrimonio paesaggistico e delle specificità locali, come volano per uno sviluppo sostenibile della Sardegna.

Bibliografia

- Fundingsland Tetlow, M., & Hanusch, M. (2012). Strategic environmental assessment: The state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 30(1), 15–24. doi:10.1080/14615517.2012.666400
- Piket, P., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2013). *European cycle tourism: A tool for sustainable regional rural development*. APSTRACT: Applied Studies in Agribusiness and Commerce, 7(1033-2016-84240), 115
- Pileri P. & Giudici D. (2017). *Vento. Un progetto di territorio in bicicletta, per un'idea diversa, possibile e desiderabile di sviluppo*
- Rovelli R., Senes G. (2018). *Binari verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate*. In *Reticula. Infrastrutture verdi e mobilità dolce: esperienze e considerazioni per nuove sinergie*. N. 19/2018. pp. 20-28
- Sustrans (1999). *Cycle Tourism, TT21*. Bristol: Sustrans. Available at: https://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/170609_activetraveltoolbox_ec_whatworkswellv6.pdf
- Sadler, B. (2011). Taking stock of SEA. In: Sadler B., Ashermann R., Dusik J, Fisher TB, Partidario MR Verheem R, editors. *Handbook of strategic environmental assessment*. London, Washington DC: Earthscan.
- SDG Index and Dashboards Report 2018. Available on: <http://www.sdgindex.org/reports/2018/>
- Zoppi, C. (2008). Governance, pianificazione, valutazione. In: *Governance, pianificazione e valutazione strategica. Sviluppo sostenibile e governance nella pianificazione urbanistica*. Roma: Gangemi Editore
- Zoppi, C. (2012). Valutazione come sostegno all'efficacia del piano. In: *Valutazione e pianificazione delle trasformazioni territoriali nei processi di governance ed e-governance*. Franco Angeli Editore

*Assegnista di ricerca; ** Borsista di ricerca; ***Borsista di ricerca; ****Professore ordinario

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Il Contratto di Fiume, strumento per la rinaturalizzazione della Città contemporanea

Sante Foresta *

Abstract

The River Contracts, which also include lake, coast, etc. contracts, are voluntary tools for strategic and negotiated planning that pursue the protection, proper management of water resources and the enhancement of river territories together with safeguarding from risk plumber.

The Calabria Region with Resolution of the Regional Council n. 372 of 29.09.2015 has adhered to the National Charter of River Contracts presented on 21.10.2010 on the occasion of the V National Table of River Contracts, which is aimed at recognizing them as useful participatory tools that develop on a voluntary basis and having as their object the redevelopment of river basins and the correct management of water resources within the general framework defined by the directives 2000/60 / EC and 2007/60 / EC.

Parole chiave: sviluppo sostenibile, verde urbano, bene comune.

Keywords: sustainable development, urban green, common good.



Catanzaro, il Ponte Morandi sulla Fiumarella.

I Contratti di Fiume, nella cui definizione rientrano anche i contratti di lago, di costa ecc., sono strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico.

La Regione Calabria con Deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 29.09.2015 ha aderito alla Carta Nazionale dei Contratti di Fiume presentata il 21.10.2010 in occasione del V Tavolo Nazionale dei Contratti di fiume, che è finalizzata a riconoscere gli stessi quali utili strumenti partecipativi che si sviluppano a livello su base volontaria e aventi come oggetto la riqualificazione dei bacini idrografici e la corretta gestione delle risorse idriche nell'ambito del quadro generale definito dalle direttive 2000/60/CE e 2007/60/CE.

La Regione Calabria ai sensi dell'articolo 40 bis, della Legge Urbanistica Regionale n. 19/2002 e ss.mm.ii. assume i Contratti di Fiume tra gli strumenti di programmazione strategica e negoziata volti a concorrere alla definizione, all'attuazione e all'aggiornamento degli strumenti di pianificazione di distretto idrografico con riferimento alla scala di bacino e sottobacino idrografico.

Il Contratto di Fiume è un processo di programmazione negoziata per la *governance* dei processi di sviluppo del territorio di un determinato bacino idrografico, che consente di coordinare interventi di vasta portata per quanto riguarda la salvaguardia dell'ambiente e la tutela delle risorse idriche, la valorizzazione del territorio, la prevenzione del rischio idrogeologico, unendo le competenze e ottimizzando le risorse.

Il processo di costruzione del Contratto di Fiume si basa sul confronto e sulla negoziazione tra tutti gli attori e i cittadini coinvolti, con l'obiettivo di attivare progetti di riqualificazione ambientale e territoriale, integrati nei contenuti e condivisi nelle modalità di decisione. Si tratta di un approccio interattivo atto a garantire il consenso e l'attuabilità delle azioni, che si configura come un accordo volontario fra Regione, Enti locali e altri soggetti pubblici e privati con cui si definiscono obiettivi, strategie d'intervento, azioni da attivare, competenze. In tal senso il coinvolgimento di tutti i possibili utenti del sistema fluviale (gestori dei servizi, mondo della produzione, associazioni di categoria, associazioni di cittadini) consente di condividere obiettivi, stimolando e favorendo comportamenti virtuosi e impegnando i contraenti alle azioni che vengono approvate congiuntamente.

Il Contratto di Fiume deve essere inteso come un "nuovo metodo di lavoro" che entra nelle politiche e nelle attività ordinarie e di pianificazione strategica a livello locale, basato sulla concertazione, condivisione ed integrazione delle decisioni; proprio perché fonda le sue basi su un

approccio integrato e interattivo, finalizzato a garantire il consenso e l'attuabilità delle azioni, e si configura come un accordo volontario fra soggetti pubblici e privati volto a definire obiettivi, strategie d'intervento, azioni da attivare e maturazione di conoscenze e competenze.

In Calabria, il Comune di Catanzaro intende sviluppare le procedure per la definizione di un Contratto di Fiume relativo all'ambito territoriale della Fiumarella anche attraverso forme di progettazione integrata territoriale. La progettualità sarà presentata e condivisa con i componenti istituzionali, tecnici e amministrativi interessati e delle strutture comunali che saranno coinvolte a vario titolo nel processo di definizione del Contratto di Fiume dell'ambito territoriale.

Il Piano di Azione, quale parte sostanziale del processo di programmazione negoziata da attivare nell'ambito del Contratto di Fiume sarà oggetto di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi della direttiva 2001/42/CE, del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e delle disposizioni e norme vigenti a livello regionale, al fine di valutarne preliminarmente gli effetti ambientali.

Il percorso di consultazione sull'opportunità di dotare i Comuni di Catanzaro, Pentone e Gimigliano di un Contratto di Fiume relativo all'ambito territoriale della Fiumarella (tutto compreso nei tre Comuni sopra citati) è maturato nel tempo passando anche attraverso diversi passaggi formali che hanno creato le condizioni di intesa istituzionale per una proficua collaborazione tra gli Enti coinvolti, tanto nella risoluzione delle problematiche specifiche dell'ambito territoriale della Fiumarella quanto nella definizione di criteri condivisi di sostenibilità ambientale.

Dal processo di partecipazione è risultata una generale condivisione dei principi e delle modalità insiti nella "riqualificazione fluviale", intesa come strategia idonea al conseguimento degli obiettivi del Contratto, ovvero "l'insieme integrato e sinergico di azioni e tecniche capace di affrontare alla radice i problemi della convivenza uomo-natura in un'ottica multi obiettivo (più sicurezza, più natura, più risorse, meno spese) mediante processi partecipati, trasparenti e negoziali".

Il Contratto di Fiume deve, inoltre, essere interpretato come uno strumento che compone gli interessi di un territorio nel rispetto delle competenze ed in grado di dare un indirizzo strategico alle politiche ordinarie di ciascuno degli attori interessati e in tale accezione rappresenta anche uno strumento attraverso cui integrare e orientare le risorse e le programmazioni economiche destinate ad un territorio.

Per la definizione del Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella sarà necessario predisporre elaborazioni tecniche altamente specialistiche in materia di idraulica e di

pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale per come di seguito meglio specificato a titolo, comunque, non esaustivo:

- Relazione Metodologica
- Dossier Fiumarella (componente territoriale, urbanistica e ambientale)
- Dossier Fiumarella (componente idraulica)
- Integrazione metodologica delle problematiche rilevate
- Relazione Preliminare al Piano di Azione
- Programma di Azione
- Rapporto Ambientale Preliminare
- Rapporto Ambientale
- Sintesi non Tecnica
- Dichiarazione di Sintesi
- Rapporto ambientale modificato con il recepimento del Parere motivato regionale

Il Manifesto/Documento d'intenti per l'adesione al "Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella. Comuni di Catanzaro, Gimigliano e Pentone.

Il Documento d'intenti ha l'obiettivo di dare avvio ad un processo partecipativo che conduca alla sottoscrizione del "*Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella*".

Il Documento d'intenti sarà realizzato attraverso un processo partecipativo preparatorio i cui passaggi principali sono di seguito sintetizzati:

- a seguito di formali convocazioni con i rappresentanti istituzionali, tecnici e amministrativi dei Comuni di Catanzaro, Gimigliano e Pentone;
- costituzione di un Gruppo di Lavoro, con funzioni di coordinamento tecnico e amministrativo per la definizione del Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella;
- elaborazione e redazione di un documento contenente le indicazioni programmatiche per la definizione del Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella.

Sarà, inoltre necessario:

- prevedere negli strumenti urbanistici comunali il recepimento, nella loro stesura definitiva, delle indicazioni metodologiche e progettuali dell'iniziativa "Contratto di Fiume" ai fini della tutela, salvaguardia e valorizzazione dell'ambito fluviale e territoriale della Fiumarella;
- costituire una banca dati territoriale contenente tutte le informazioni inerenti il sistema fluviale, paesaggistico-ambientale e insediativo del territorio Comunale contermine la "Fiumarella"

anche al fine ottimizzare i tempi e i risultati delle elaborazioni necessarie per definire il Contratto di Fiume;

- predisporre materiali utili per eventuali formali adesioni a un possibile partenariato di progetto allargato a soggetti pubblici e privati interessati.

Il processo preparatorio sopra descritto si concretizzerà in atti con le deliberazioni dei Comuni di Catanzaro, Gimigliano e Pentone con la finalità di attivare strategie e politiche condivise di prevenzione del rischio, protezione del sistema fluviale, valorizzazione delle risorse ambientali e sviluppo locale attraverso lo strumento del Contratto di Fiume.

Per l'ambito territoriale della Fiumarella l'idea forza dell'Amministrazione Comunale di Catanzaro potrebbe essere costruita a partire dal concetto di partecipazione dei cittadini nel processo di trasformazione della loro Città; non più spettatori dell'attività politica, ma attivi progettisti del proprio ambiente urbano.

Ci riferiamo ai Quartieri a Sud della Città: da Catanzaro Sala (dove la Fiumarella si "unisce" al Musofalo) a Santa Maria, Pistoia, Corvo, Fortuna, Catanzaro Lido (dove la Fiumarella sfocia nel Mar Ionio).

Il luogo di interazione dovrà essere costituito da una serie di incontri ai quali parteciperanno oltre ai cittadini, le autorità, le associazioni di quartiere e culturali ed il pool di tecnici.

Lo scopo dell'azione amministrativa, oltreché la tutela e la salvaguardia paesaggistica ed ambientale e la prevenzione di qualsiasi forma di dissesto idrogeologico, dovrebbe essere la creazione di un parco fluviale urbano che doni nuova vita alle arterie stradali adiacenti l'alveo.

La Strategia del Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella potrebbe essere: "valorizzare i sistemi fluviali per prevenire il dissesto".

L'obiettivo generale della Proposta, in linea con le indicazioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata (QTRP, PTCP, Piano Tutela delle Acque) è quello di assicurare la tutela, la salvaguardia e la conservazione degli habitat fluviali e delle specie vegetali e animali presenti anche al fine di prevenire i fenomeni di dissesto idrogeologico.

A tal fine è importante garantire lungo il corso della Fiumarella, con opportuni interventi di gestione, il mantenimento e/o il ripristino degli equilibri ecologici che caratterizzano gli habitat e che sottendono alla loro conservazione. Il raggiungimento di tale obiettivo di conservazione rende necessario in particolare conciliare le attività umane che influiscono sullo status di specie e habitat presenti nel territorio fluviale con la loro conservazione.

Proprio in un'ottica di riassetto delle attività umane presenti nel territorio fluviale per garantire la tutela delle biodiversità, il Contratto di Fiume in linea con la pianificazione sovraordinata potrebbe delineare strategie e proporre interventi volti a promuovere attività economiche eco-compatibili e funzioni urbane, correlate con la gestione sostenibile dell'ambiente naturale e delle sue risorse, a beneficio dello sviluppo economico del territorio fluviale.

Uno degli obiettivi principali potrebbe essere quello di sostenere una fruizione dei territori urbani/fluviali modellata sulle esigenze conservazionistiche del territorio stesso da considerare come priorità.

L'identificazione degli interventi necessari all'attuazione della Proposta quindi riguarda la mitigazione dei fattori che ostano al mantenimento della biodiversità nelle sue condizioni ottimali, nonché provocano minacce potenziali per le specie e per gli habitat.

Nell'ambito delle indicazioni europee, in relazione alle norme vigenti in materia di difesa dalle e delle acque, a fronte di esperienze maturate in progetti che prevedono la salvaguardia e la gestione negoziata del paesaggio e dell'ambiente fluviale, il Contratto di Fiume dell'ambito territoriale della Fiumarella dovrebbe individuare, quindi, nel sistema fluviale la componente più adatta a definire e sviluppare sul proprio territorio la conoscenza e le dinamiche del "mondo del fiume", non solo dal punto di vista ambientale ma anche socioeconomico, favorendo la governance dei processi di sviluppo locale, coinvolgendo non solo gli enti preposti a tale attività di riqualificazione fluviale ma soprattutto gli attori ed i soggetti che vengono direttamente coinvolti in tale processo a partire dai Comuni di Catanzaro, Gimigliano e Pentone ai soggetti privati.

Finalità:

- Tutela e gestione delle acque;
- ripristino paesaggistico-ambientale;
- valorizzazione dell'attività agricola multifunzionale;
- difesa del territorio;
- valorizzazione del territorio;
- gestione del processo partecipato.

Tali obiettivi sono strettamente correlati agli strumenti di pianificazione del territorio quali:

- PTA (Piano di tutela delle acque);
- PAI (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico);
- Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico;

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- Piani Strutturali (Comunali e/o Associati).

Tutela e gestione delle acque

I Comuni di Catanzaro, Gimigliano e Pentone dovrebbero impegnarsi per mettere in atto tutte quelle azioni previste dalle normative comunitarie, statali e regionali atte a ridurre il rischio idrogeologico e l'inquinamento delle acque e a perseguire gli obiettivi di qualità secondo i modi ed entro i tempi definiti da tali normative. In questo contesto assume particolare rilievo il Piano di Tutela delle Acque alla cui definizione ed implementazione i soggetti sottoscrittori dovrebbero convenire per pervenire in modo coordinato e partecipato, al fine di poterne condividere ampiamente i contenuti, riconoscendo in questo il primo ed essenziale momento per una sua applicazione incisiva ed efficace. In particolare, le diverse azioni che i Comuni dovrebbero impegnarsi a definire per:

- migliorare l'efficacia delle misure impiantistiche e ad integrarle con interventi di riduzione delle emissioni inquinanti all'origine e con tecniche naturalistiche di affinamento della depurazione;
- contenere l'immissione di sostanze inquinanti e potenzialmente pericolose nell'ambiente acquatico, attraverso adeguati sistemi di drenaggio urbano e migliorando i controlli ed il monitoraggio degli scarichi civili;
- innalzare la qualità delle acque superficiali ai livelli necessari per:
 - mantenimento del fiume come corridoio ecologico;
 - permetterne l'utilizzo irriguo in misura adeguata alla portata del fiume;
 - rendere possibile la fruizione ricreativa, paesistica e sportiva del fiume;
 - consentire l'esondazione controllata in area agricola senza che ciò comporti danni ai terreni o rischi alle acque sotterranee;
 - concorrere alla realizzazione di ecosistemi locali con funzioni integrate di autodepurazione, sviluppo della biodiversità, ottimizzazione del ciclo delle acque;
 - proteggere e salvaguardare le acque sotterranee, promuovendone un uso sostenibile, con particolare attenzione alle risorse pregiate da destinarsi prioritariamente al consumo umano e da conservarsi per qualità e quantità per le future generazioni;
 - promuovere un uso razionale delle risorse idriche favorendone il risparmio, il riciclo e riutilizzo, in adempimento delle normative inerenti alla gestione delle acque.

Riqualificazione del sistema ambientale e paesaggistico e dei sistemi insediativi afferenti al bacino fluviale della Fiumarella

I Comuni di Catanzaro, Gimigliano, Pentone dovrebbero impegnarsi per sviluppare politiche ambientali per:

- promuovere funzioni ecologiche, fruibili, di mitigazione del rischio idraulico e del rischio di inquinamento;
- promuovere la rinaturalizzazione delle fasce prossime ai sistemi urbani infrastrutturali lineari con particolare riferimento all'area compresa tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido.

I Comuni dovrebbero impegnarsi altresì a mettere in atto le azioni urbanistiche, generali e di settore, atte a riqualificare in termini di sostenibilità, fruibilità e sicurezza il rapporto tra fiume e territorio.

In particolare, le diverse azioni dovrebbero essere finalizzate a definire, condividere e applicare indirizzi relativi a:

- risanamento e valorizzazione delle sponde fluviali e dei terreni contermini;
- riuso delle aree dismesse (ci si riferisce in particolar modo all'area dell'ex stazione di Catanzaro sala e del Cementificio) in funzione del rafforzamento e della ricostruzione delle relazioni fiume-territorio;
- trasferimento di funzioni e volumi incompatibili con le esigenze di sicurezza e difesa idraulica;
- recupero e valorizzazione degli elementi territoriali e urbani di valenza storica e di documentazione materiale della cultura fluviale;
- tipologie insediative che consentano di limitare l'occupazione di suolo e di liberare spazi aperti;
- qualificare dal punto di vista ambientale gli insediamenti esistenti mediante l'adozione di opportuni strumenti di certificazione;
- valorizzare le maglie urbane storicamente connesse al fiume, riconnettendo al sistema fluviale spazi pubblici, ripristinando gli accessi ai fiumi e la loro percorribilità, attraverso una rete di sentieri e percorsi pedonali.

Riduzione del rischio idraulico

I Comuni di Catanzaro, Gimigliano, Pentone dovrebbero impegnarsi a concorrere e a favorire la messa a punto di un adeguato programma di interventi per la difesa idraulica del territorio e a mettere in atto tutte le azioni necessarie per prevenire i fenomeni di dissesto

idrogeologico e atte a ridurre il rischio idraulico nel bacino fluviale garantendo la salvaguardia dell'ambiente, mettendo a punto uno studio dell'assetto idrogeologico.

In particolare, le diverse azioni dovrebbero essere finalizzate a:

- concorrere alla riduzione complessiva e alla prevenzione del rischio con interventi articolati territorialmente in ogni sezione idraulica e diffusi su tutto il territorio fluviale;
- garantire la multifunzionalità (ambientale, fruitiva, paesistica) degli interventi idraulici;
- diffondere su tutto il territorio l'adozione di regole per la prevenzione dei rischi, attraverso la limitazione e la regolazione del conferimento delle acque meteoriche nella rete fognaria e nel reticolo idraulico, la ripermabilizzazione delle aree urbanizzate, la conservazione o il ripristino delle aree aperte prossime al fiume anche attraverso azioni di delocalizzazione dei manufatti;
- predisporre e rendere operativi adeguati strumenti di previsione e Piani di Protezione Civile nei confronti del dissesto idrogeologico e del rischio idraulico, integrando tali strumenti a scala intercomunale, per rendere più efficace la mitigazione del rischio anche mediante la definizione di aree temporanee di laminazione, promovendo altresì opportune forme di informazione e sensibilizzazione delle popolazioni interessate.

Riferimenti legislativi

A livello comunitario:

- Direttiva 2000/60/CE, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque e individua il bacino idrografico come corretta unità di riferimento per il governo delle risorse idriche.
- Direttiva 2007/60/CE, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni.
- Direttiva 42/93/CEE Habitat relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.
- Direttiva 2008/56/CE relativa alla strategia per l'ambiente marino.
- Direttiva 2009/147/CE relativa alla conservazione sugli uccelli selvatici.

A livello nazionale:

- Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume (2010) *Carta Nazionale dei Contratti di Fiume*. Milano. La Carta fornisce una base concettuale comune su scala nazionale volta al contenimento del degrado eco paesaggistico, alla riqualificazione dei corpi idrici corsi d'acqua e dei territori dei bacini idrografici.
- Convenzione Europea del Paesaggio, ratificata con Legge n. 14/2006, che rappresenta il primo trattato internazionale esclusivamente dedicato al paesaggio europeo nel suo insieme trovando applicazione in ogni parte del territorio promuovendo principi innovativi in materia di tutela del paesaggio.
- Articolo 68-bis al D.lgs. 152 (2006) *Codice dell'Ambiente, I Contratti di Fiume*.

A livello regionale:

- Regione Calabria, *Delibera di Giunta Regionale n. 372/2015*. Adesione alla Carta Nazionale dei CdF e avvio delle attività di promozione e supporto alla diffusione dei CdF sul territorio regionale.
- Legge Regionale 27/11/2015, n. 19 recante "*Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19* (Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica della Calabria, BURC n. 83 del 27 novembre 2015) assume (art. 40-bis) i contratti di fiume tra gli strumenti che concorrono alla definizione, all'attuazione e all'aggiornamento degli strumenti di pianificazione di distretto idrografico con riferimento alla scala di bacino e sottobacino idrografico.

Bibliografia

AA.VV. (ed. C.R.Thorne, R.D.Hey, M.D.Newson) (1997) *Applied Fluvial Geomorphology for River Engineering and Management*, WILEY.

Bastiani M. (2005) "Interventi di risanamento ambientale e sviluppo sostenibile nella Valle del Tevere presso il Comune di Magliano Sabina" *Tevere - Rivista trimestrale dell'Autorità di Bacino del Tevere*, Roma, Gangemi Editore Anno X, n. 31-32/2005.

Bastiani M. (2011) *Contratti di fiume Pianificazione strategica e partecipata dei bacini idrografici*. Dario Flaccovio Editore.

Bastiani M., (2013) "Affinché l'Italia smetta di franare quando piove: i Contratti di Fiume per uscire dalla cultura del rischio e dell'emergenza" in *Geologia dell'Ambiente (GA)* N. 1/2013 Anno XXI - gennaio-marzo 2013, Periodico trimestrale della SIGEA, Società Italiana di Geologia Ambientale.

Bastiani M. (2014) "Fermare la crescita delle città: il ruolo delle aree agricole di margine tra fiume e città nella difesa del territorio e nella riduzione del rischio idrogeologico in *Rivista Scienze del Territorio*" Vol. 2 (2014) - Ritorno alla terra a cura di Daniela Poli.

Braioni M. G., Barioni A., Salmoiraghi G. (2005), *Valutazione integrata del Sistema Fiume – Corridoio Fluviale mediante Indici ambientali e paesaggistici. I casi studio: Adige e Cordevole*, in *Quaderni di Valutazione Ambientale (QVA – Studi 2)*, Ed. Associazione Analisti Ambientali, Milano.

Belardi P., Bianconi F., Bonci A., Bori S., Menchetelli V., (2007) *Umbria metropoli diffusa: dagli Appennini alle valli*, in "L'evoluzione del fondovalle: Imprevedibili prospettive di sviluppo dei territori vallivi senza disegno", Roberto de Rubertis (a cura di), Officina Edizioni, Roma.

Belardi P., Bianconi F., Bonci A., Bori S., Menchetelli V., Seghino F., (2005) *La costa umbra del lago Trasimeno*, in "La riva perduta, piano di monitoraggio e di riqualificazione delle fasce costiere italiane", Roberto de Rubertis (a cura di), Officina Edizioni, Roma.

Mazzotta A. (2007) *L'acqua: materia per l'immagine del paesaggio costruito* - ALINEA EDITRICE.

* Ricercatore di Urbanistica, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

INSIDE, cartone e nanotecnologie applicate per un'abitazione temporanea e per l'emergenza off grid

Anna Garifi *

Abstract

Inside is a project of a temporary emergency housing that stems from an in-depth study of the concept of environmental sustainability and places particular emphasis on the building life cycle. The use of eco-friendly materials represents the strong point of the project and aims at developing a sustainable and recyclable architecture thanks to the application of cardboard and nanotechnologies. The project develops the idea of a "mobile home" which is designed to be self-sufficient.

Parole chiave: Casa mobile, cartone, off grid, abitazioni per l'emergenza, sostenibilità.

Keywords: Mobile house, cardboard, off grid, emergency housing, sustainability.

«Il moto, il movimento, la mobilità, diceva Leonardo da Vinci, sono alla base di ogni forma di vita sulla terra. Abitare in movimento e quindi vivere la mobilità è un concetto antico ma anche moderno»¹. L'uomo moderno deve adattarsi a diversi contesti, in una cultura del divenire, dove l'asse fondamentale non è lo spazio, ma il continuo senso di mutamento e transitorietà. Dal problema degli immigrati a quello dei senza tetto, dalle necessità lavorative o per svago, fino al problema dell'emergenza dopo catastrofi naturali, si sono creati vincoli che trasportano la vita moderna in una condizione di instabilità; tutto ciò si pone alla base di una maggiore richiesta di produzione di architetture temporanee e mobili nelle città contemporanee. Si crea un'antitesi tra il concetto di transitorietà abitativa e quello di permanenza, che ovviamente contrasta con il senso tradizionale dell'architettura, vincolata ai canoni classici di durevolezza e permanenza nel tempo e nello spazio. In Italia, in particolare, si vive in contesti dove il passare del tempo non ha portato troppe mutazioni sostanziali nella struttura della forma se non per l'involucro esterno. Diversa è la situazione in altri paesi emergenti, in via di sviluppo, dove l'abitazione rappresenta un bene

temporaneo, mutabile in base alle stagioni e alle esigenze. Le loro costruzioni presentano diverse tipologie, che vanno dalle semplici strutture trasportabili a quelle in parte o interamente ricostruibili; i materiali naturali impiegati per la realizzazione di queste abitazioni, come feltro di lana e pelli, vengono oggi sostituiti con altri materiali più leggeri ma che non differiscono sostanzialmente da quelli originali.

Nel passato diverse personalità e movimenti d'avanguardia si sono interessati ed avvicinati verso un'architettura leggera e mobile, caratterizzata dalla smontabilità e trasformabilità. Tra le ricerche del passato un materiale che si è fatto spazio nel mondo delle costruzioni è stata la carta ed il cartone. I giapponesi furono i primi ad adoperare elementi cartacei nella loro edilizia tradizionale, utilizzando la carta per la costruzione di porte e pareti: fu la prima volta che la carta venne utilizzata come componente interno di un edificio. Le origini della carta hanno, però, albori molto antichi, dalle fonti pervenute, è noto che i primi ad utilizzare la carta furono i cinesi e gli egizi. Inizialmente utilizzata come cartapesta, fu poi impiegata per la realizzazione di fogli a partire da alcuni stracci; a creare questo nuovo materiale fu il cinese Ts'ai Lun nel 105 d.C. Per altri cinquecento anni circa, l'arte della fabbricazione della carta fu confinata in Cina, ma nel 610 fu introdotta in Giappone e, intorno al 750, nell'Asia centrale; solo intorno al 1150 il suo uso fu introdotto in Europa dagli arabi.

Nel 1844 Gottlob Keller ideò la soluzione di sfibrare il legno anziché gli stracci, creando una soluzione vincente ancora oggi utilizzata. Le prime sperimentazioni legate all'uso del cartone risalgono intorno agli anni venti del novecento, adoperato come isolante negli Stati Uniti. Con il passare degli anni sempre più architetti si avvicinarono a questo nuovo materiale, uno dei massimi esponenti dell'architettura di cartone è senza dubbio Shingeru Ban, che di questo materiale ne ha fatto la sua firma.

Diversi sono i vantaggi dell'utilizzare il cartone come materiale per l'edilizia, dal 2000, la *Delft University of Technology* (TUDelft) ha iniziato diverse ricerche sull'utilizzo del cartone nell'edilizia, creando nel 2008 un gruppo attivo nella ricerca sul materiale. Le ricerche condotte hanno approfondito i cicli di produzione della carta, schematizzando i processi che vanno dalla formazione all'essiccamento. Alcune prove a campione sono state testate su una porzione della struttura della *Wikkelfhouse* di Fiction Factory, evidenziando notevoli caratteristiche di resistenza e durevolezza, assegnando alla struttura una durata di vita di circa 100 anni con l'adeguata manutenzione ogni 30 anni.

Ma oltre ai materiali utilizzati è bene fare riferimento ad altre risorse da sfruttare nella costruzione di una durevole abitazione. L'ultimo secolo ha visto un crescente processo di degradazione ambientale, causato soprattutto da un esteso sfruttamento delle risorse e dal rilascio di biossido di carbonio. È necessario, quindi, fare un passo indietro e ritornare allo sfruttamento di poche risorse, limitando al minimo la produzione di scarti. Queste necessità vengono soddisfatte, nel mondo dell'architettura, con le abitazioni off-grid, che hanno in comune l'ideologia di creare alloggi in grado di interagire ovunque, in mezzo al deserto o in alta montagna, sfruttando i fenomeni naturali per il riscaldamento e la ventilazione senza il bisogno di allacciamento alle reti. Il processo di costruzione è sicuramente finalizzato ad un risparmio energetico: le abitazioni, quindi, vengono fin dall'inizio studiate come componenti modulari, con assemblaggio a secco e facile manodopera. Il ciclo di vita degli elementi per la realizzazione muta in base alle caratteristiche dei materiali, ma il prefabbricato trasportabile potrebbe essere utilizzabile all'infinito, adoperandone la giusta manutenzione.

L'off-grid si appoggia a diverse forme di produzione di energia o accumulo ma, più nello specifico, si possono suddividere i sistemi off-grid in tre sottosistemi: i sistemi di raccolta e deposito di energia ed acqua; i sistemi di generazione di energia e rifornimento d'acqua; e i sistemi di utilizzatori ad alta efficienza. L'elettricità può essere ricavata da fonti rinnovabili quali il solare, l'eolico, il geotermico e le biomasse. Per il rifornimento d'acqua, invece, si può ricorrere a tecniche di recupero dell'acqua piovana o a sistemi di fitodepurazione compatibili con l'approccio off-grid, in quanto rendono riutilizzabili le acque di scarico di bagni e cucine dopo un processo di sgrassamento. Un edificio off-grid nasce come un organismo completamente isolato dalle reti tradizionali ma se, per esempio, due edifici off-grid vengono collocati vicini e collegati insieme, si può fare in modo che l'energia eccedente di un edificio, una volta che vengono caricati i vari sistemi di accumulo, invece che restare inutilizzata venga invece ceduta all'altro, in modo da avere un interscambio. In futuro potrebbero essere pensate, quindi, delle città composte da singole unità collegate tra loro, atte a creare insediamenti che non inquinino o deturpino il territorio.

La costruzione di un'abitazione off-grid aiuta sicuramente anche in caso di condizioni critiche di emergenza quali calamità naturali, perché l'autonomia di queste unità prevede un velocissimo inserimento in situ senza la richiesta di creare reti apposite per l'accampamento.

L'idea di progettare un'unità abitativa con caratteristiche simili, sia come materiali che come autonomia energetica, ha avuto non poche difficoltà. L'assenza di un riferimento topografico porta a fare riferimento ad altri presupposti: standard abitativi, facilità di trasporto, facilità di montaggio

o adattabilità a diversi luoghi. Sono questi i requisiti che hanno guidano alla progettazione di un'unità adattabile a più luoghi e compatibile con diverse tipologie climatiche.

INSIDE rappresenta la sintesi di questi requisiti, due volumi si sviluppano intorno ad un cubo 4x4m, uno all'interno dell'altro, che traslano tramite l'utilizzo di binari direzionali per la creazione di due configurazioni diverse. Le dimensioni limite sono state stabilite per garantire, tramite autoarticolati, il trasporto dell'unità su strada. La struttura è formata da telai paralleli in cartone multistrato, alternati a colla ecosostenibile e impregnati da nanocellulosa. L'autosufficienza energetica di INSIDE è data dall'inserimento di un solare termodinamico, da vasche e un giardino per la fitodepurazione e da finestre con sistema di celle solari stampate in microfilm in 3d per la produzione di energia elettrica. In configurazione stabile, l'abitazione si diparte in pianta per

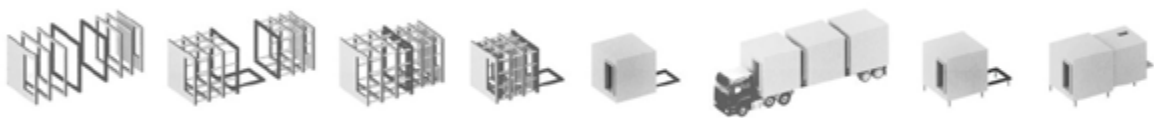


Figura 1 - Composizione e trasporto dell'abitazione con vista esterna.

funzioni: il volume più piccolo accoglie i servizi igienici, la cucina, una vasca per l'approvvigionamento d'acqua, il letto e cassetti a scomparsa; il volume più grande invece funge da area libera abitabile multifunzione, nello stesso luogo, infatti, è possibile pranzare dormire e sostare.

L'abitazione sfrutta al massimo ogni spazio e, già dall'ingresso, l'ambiente è reso otticamente più grande ed accogliente dalla differenza di quota tra la porta e la finestra principale.

Il progetto prevede due finestre a bilico verticale dotate di tecnologia termocromatica, una finestra per tetto piano e la porta finestra pensate con l'utilizzo del *clear wood*, un vetro prodotto dal legno con l'estrazione della lignina. Tutte le finestre del cubo trasparente hanno incorporate delle sottilissime celle solari stampate in 3d per la produzione di energia elettrica. L'abitazione prevede anche un impianto per la fitodepurazione off-grid, esclusivamente concentrato nel cubo più piccolo, previsto all'interno della struttura in legno

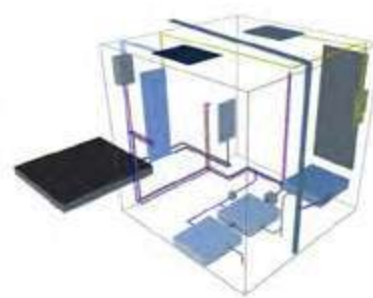


Figura 2 - Sistema per l'autosufficienza energetica del progetto.

lamellare che sostiene il volume estruso all'esterno. Insieme all'abitazione è stato pensato anche un piccolo giardino all'interno di vasche per il filtraggio delle acque reflue nere. Il riscaldamento dell'acqua è stato progettato con l'inserimento di un solare termodinamico provvisto di pompa di calore, che consente la produzione di acqua calda in qualsiasi ora del giorno e della notte con qualsiasi condizione meteorologica.



Figura 3 - Ipotesi di insediamento di più unità abitative con impianti off-grid.



Figura 4 - Vista interna dell'area multifunzione.

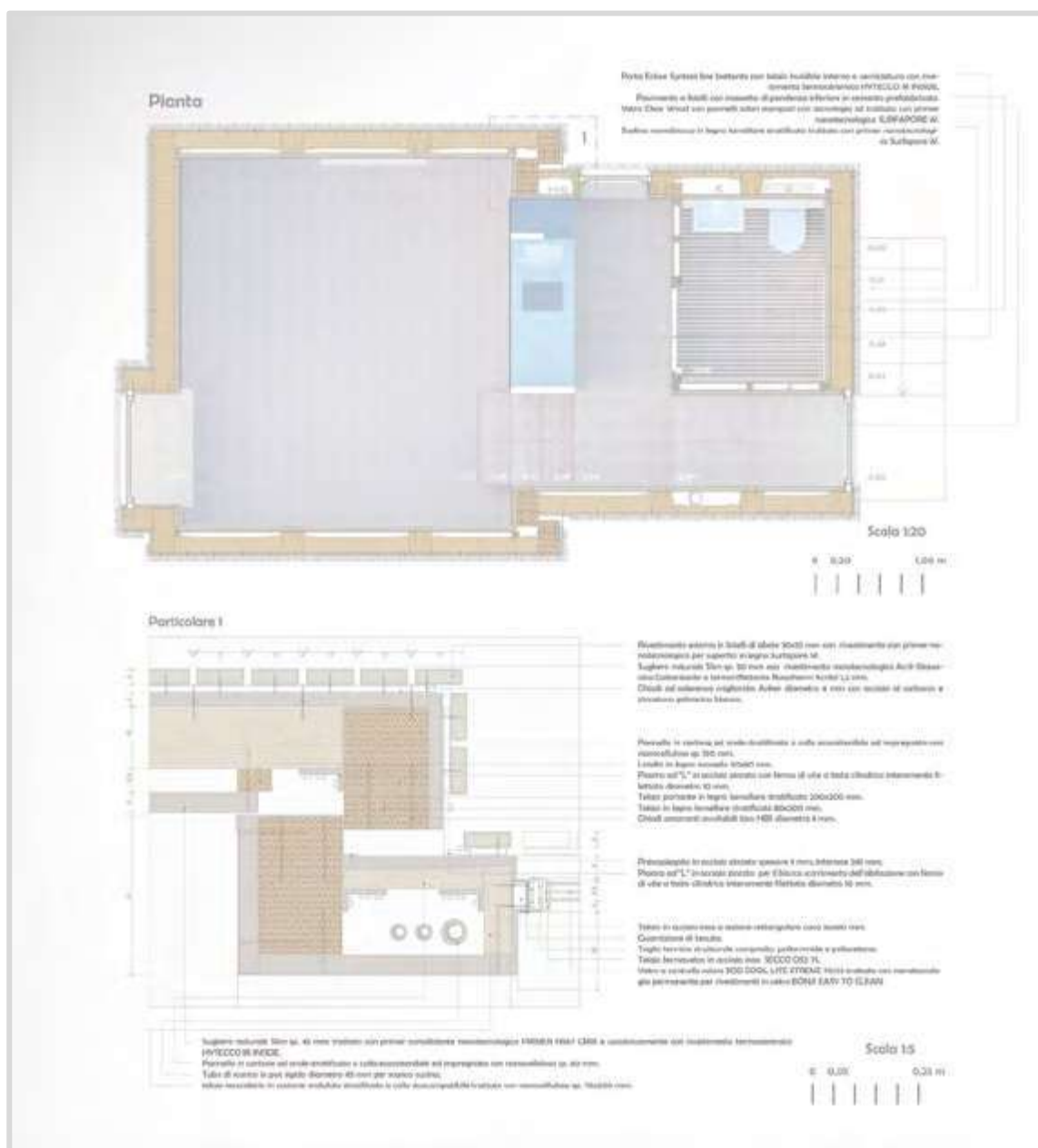


Figura 5 - Sezione orizzontale dell'unità abitativa e particolare costruttivo.

La struttura dell'abitazione è del tutto innovativa, il progetto cresce intorno ad una successione di telai paralleli in cartone multistrato, alternati a colla ecosostenibile ed impregnati da nanocellulosa. I telai quadrati riprendono le caratteristiche fisiche della *Wikkelhouse*, rivisitati però come telai da assemblare in più parti; la struttura, inoltre, essendo impregnata di nanocellulosa, riesce a sostenere una forza otto volte maggiore a trazione rispetto all'acciaio. La struttura è così composta da 30 elementi in cartone e 5 in legno lamellare stratificato.

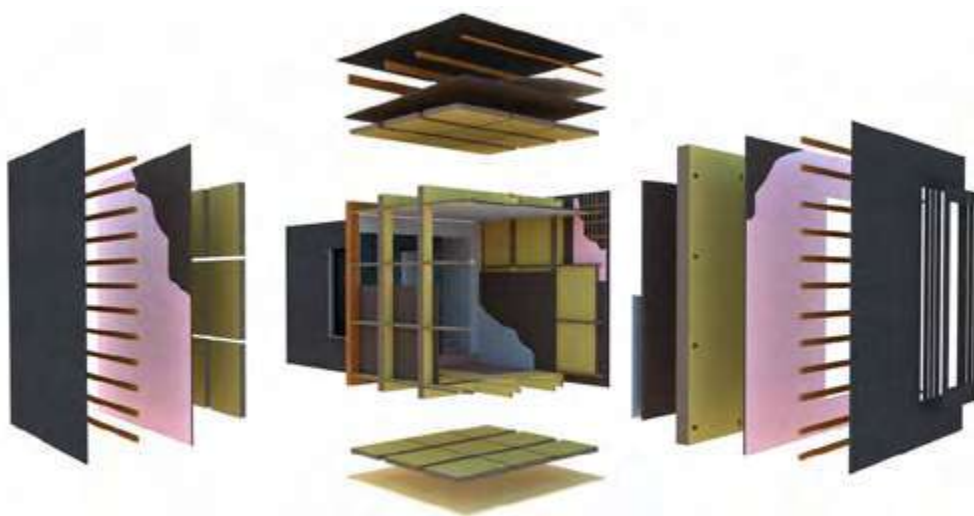


Figura 6 - Esploso assometrico dei materiali costruttivi.

Tra i materiali utilizzati per il progetto, oltre al cartone, adoperato per la struttura e per i tamponamenti (realizzati con pannelli in cartone stratificato a colla), vi è il sughero, impiegato sia per l'interno che per l'esterno, attraverso il trattamento con materiali nanotecnologici. L'utilizzo di questi materiali ha reso la stratificazione dei tamponamenti molto semplice e di facile costruzione. All'interno, per la pavimentazione, sono stati alternati pannelli OSB e parquet; esternamente, invece, è stato aggiunto un rivestimento con listelli in legno distanti 2 cm tra di loro, atti a creare una parete ventilata, utile sia in estate che in inverno.

Le nanotecnologie sono state inserite nel progetto tramite l'approccio *top down*, impiegate come termoriflettenti idrorepellenti e traspiranti nei rivestimenti in sughero, sia interno che esterno. L'utilizzo di queste nanotecnologie ha consentito l'utilizzo di pochi materiali costruttivi ed ha evitato l'uso di teli impermeabili per la protezione esterna dagli agenti atmosferici. Il punto forte del progetto è sicuramente la natura ecologica dei materiali che, unita alle nanotecnologie, mira alla creazione di un'architettura sostenibile e riciclabile. Fondamentale è il metodo che si è voluto seguire in questo progetto, in quanto, l'idea, fin dall'inizio, non è stata quella di creare un'abitazione

100% riciclabile, bensì partire da materiali riciclati o riciclabili per ottenere un prodotto secondario riutilizzabile come elemento prefabbricato a secco. Questo presupposto ha aperto la strada a diverse definizioni e studi per distinguere un edificio sostenibile da uno non sostenibile. Un progetto sostenibile è sicuramente atto a limitare l'impatto ambientale, ponendosi come finalità progettuale il comfort e la facile fruizione per gli abitanti, l'efficienza energetica e l'utilizzo di materiali ecologici. Già dalla fase embrionale il progetto deve avere queste finalità, ma non è solo questo che rende vincente un progetto architettonico di questo tipo: oltre al riuso dello spazio e dei materiali, è importantissimo creare un ambiente in cui si indirizza il comportamento degli abitanti verso un fare sostenibile, riducendo al minimo gli sprechi e i consumi energetici, per creare una consapevolezza collettiva. Con l'espressione *ciclo di vita* si intende il lasso di tempo compreso tra la costruzione e la demolizione di un immobile. Per valutare il ciclo di vita di un edificio si utilizza il *Life Cycle Assessment* (LCA) che è un metodo utilizzato per analizzare l'insieme di interazioni che un prodotto ha con l'ambiente, considerando tutte le fasi di vita dello stesso. Tra i processi da considerare per valutare un prodotto LCA vi sono: l'estrazione, la produzione, l'imballaggio, il trasporto dal sito di produzione al punto vendita, l'utilizzo, la demolizione e lo smaltimento.

Il progetto INSIDE è coerente con la definizione sopra descritta, in quasi tutte le sue parti, e gran parte dei suoi componenti possono essere definiti materie prime seconde, ovvero derivati da scarti di produzione, demolizioni di edifici o dalla stessa raccolta differenziata.

Il ciclo di vita di un edificio non è prevedibile nel tempo, ed è utilizzando "strategie di flessibilizzazione" che bisogna mirare all'utilizzo di materiali durevoli nel tempo per diminuire la manodopera. Nel panorama architettonico vi è un continuo cambiamento delle condizioni esterne, ciò porta a creare delle premesse affinché anche gli edifici siano in grado di trasformarsi e adattarsi ai mutamenti; è bene quindi che il progetto sia composto da pezzi smontabili e sostituibili, per garantire una facile manutenzione senza particolari problemi tecnici. Idealmente un edificio, al termine del suo ciclo di vita, si avvia per il riciclo totale dei materiali ma, se si intende operare in base ai principi della sostenibilità e dell'efficienza energetica, la conservazione e la conversione dei materiali di un edificio hanno la netta priorità sulla demolizione e sulla successiva ricostruzione. Questo approccio, chiamato *downcycling*, è quello previsto per INSIDE e vede il continuo utilizzo dello stesso sostituendo unicamente i componenti edilizi primari e secondari in caso di malfunzionamento.



Figura 7 - Sezione longitudinale sui servizi.



Figura 8 - Sezione longitudinale sull'area d'ingresso.

Note

¹ Trivellin E. (2003). *Abitare on the road*. Firenze: Alinea editrice. p. 10.

Bibliografia

- Bonaiti M. (2002). *Architettura è Luis I. Kahn, gli scritti*. Electa.
- Cao G., Wang Y. (2011). *Nanostructures and Nanomaterials, 2nd edition: Synthesis, Properties, and Applications, World Scientific Ser. Nanosci. Nanotechnol.* Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.
- Cecchini C. (2003). *Costruire con il cartone; altro che scatole*. In *Costruire*. N.243/ 2003. pp. 116-122.
- Comieco (2012). *Costruire con il cartone, guida all'utilizzo del cartone negli allestimenti e nel design*. Milano: Lucense.
- Corrado M. (1999). *Architettura Bio-Ecologica. Nuove tendenze per la casa del benessere*. De Vecchi. p. 91.
- Cumo F., Sferra A., Pennacchia E. (2015). *Uso, disuso, riuso. Criteri e modalità per il riuso dei rifiuti come materiale per l'edilizia*. Franco Angeli Editore.
- Drexler K.E., Peterson C., Pergamit G. (1991). *Unbounding the future: the nanotechnology revolution*. New York: William Morrow.
- Edelstein A.S., Cammarata R.C. (1996). *Nanomaterials: Synthesis, Properties and Applications*. Bristol and Philadelphia: IOP publishing Ltd.
- Eekhout M., Verheijen F., Visser R. (2008). *Cardboard in Architecture*. Amsterdam.
- Firrone T. (1983). *Sistemi Abitativi di permanenza temporanea*. Roma: Aracne editrice.
- Foti, M. & Forgnone (1980). *Costruire con il "cartone"*. Torino.
- Gambardella C. (1995). *La casa mobile. Nomadismo e residenza dall'architettura al disegno industriale*. Napoli, Electa.
- Gribbon, H. and Foerster, F. (2008). *Structural Engineering and Design in Paper and Cardboard-Approaches and Projects, Cardboard in Architecture*.
- Hegger M., Fuchs M., Stark T., Zeumer M. (2008). *Atlante della Sostenibilità e dell'efficienza energetica degli edifici*. Monaco: UTET Scienze Tecniche.
- Lauria M. (2008). *La permanenza in architettura. Progetto, costruzione, gestione*. Gangemi.
- Perec G. (1989). *Specie di spazi*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Rossi (2004). *Cenni storici e materia prima; alla scoperta del pianeta carta (Assocarta)*. Roma.
- Sekulić B. (2013). *Cartón estructural, estudio de la viabilidad del cartón como material estructural de larga duración en arquitectura*. Barcellona.
- Sposito C., Scalisi F. (2013). *Terracruda e nanotecnologie; tradizione, innovazione, sostenibilità*. Roma: Aracne editrice.
- Taut B. (1986). *Una casa di abitazione*. Milano: Franco Angeli.
- Trivellin E. (2003). *Abitare on the road*. Firenze: Alinea editrice.

*Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Mobilità sostenibile in Val Tanaro

Antida Gazzola*

Abstract

A real regeneration of mountain areas passes through political and economic choices, public and private investments, cultural processes and the perceptions of the inhabitants about the natural and built environment, and social, historical and artistic values.

The article proposes the preliminary aspects of the "Val Tanaro" case study and the first results of a research aimed at analyzing the attitude of the inhabitants towards land projects and management, soft and sustainable mobility.

Parole chiave: territori montani, abitanti, valori, percezioni, mobilità sostenibile.

Keywords: mountain areas, inhabitants, values, perceptions, sustainable mobility.

La valle del fiume Tanaro occupa una posizione di confine tra il Mar Ligure e la Pianura Padana, tra Liguria e Piemonte, tra paesaggi e culture del Mediterraneo e delle Alpi.

Le tre città più importanti della valle sono Ceva, Garessio e Ormea, ma tra loro molti insediamenti come Bagnasco, Priola, Nucetto, Trappa, Eca, Nasagò, punteggiano il territorio, caratterizzato da una pendenza considerevole tra i 387 m. altitudine di Ceva e 736 m. di Ormea. Nove comuni, Alto, Bagnasco, Briga Alta, Caprauna, Garessio, Nucetto, Priola, Perlo e Ormea fanno parte dell'Unione Montana Alta Val Tanaro, costituita il 14 marzo 2014.

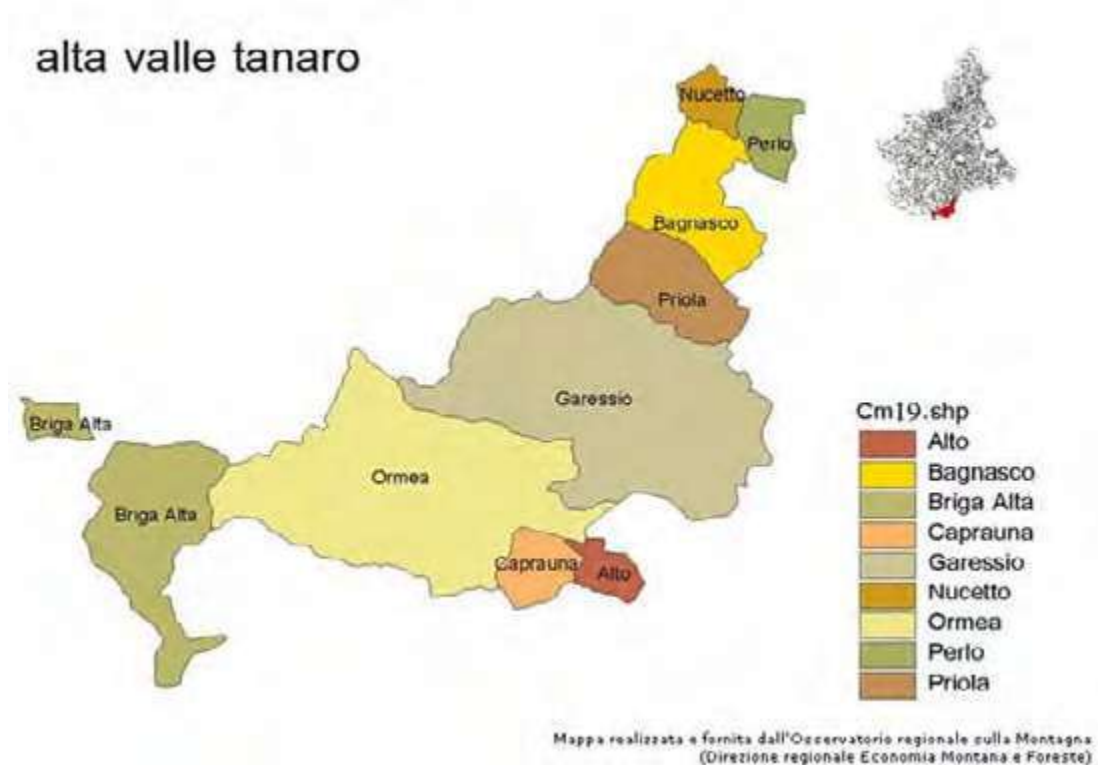


Figura 1- L'alta valle Tanaro

Alto e Caprauna appartengono idrograficamente al bacino del Mar Ligure e, insieme a Perlo, occupano una posizione più decentrata rispetto all'asse viario della statale 28 che percorre il fondovalle come lo faceva, fino a qualche anno fa, il treno Ceva-Ormea che potrebbe essere richiamato a un servizio quotidiano diventando un eccellente mezzo di mobilità alternativa a quella su gomma. Percorrere la valle sul trenino dall'una all'altra delle piccole stazioni è stata per anni un'esperienza amabile per i visitatori e una quotidiana opportunità per gli abitanti. Molti giovani, che non guidano ancora l'automobile o non ne dispongono, rimpiangono l'epoca in cui i loro genitori, quand'erano ragazzi, potevano muoversi comodamente utilizzando la ferrovia anche nei più innevati giorni invernali. Sulla sostenibilità del mezzo, se venisse riattivato, sussistono invece alcuni dubbi.

La ferrovia Ceva-Ormea, realizzata nel 1893, non fu collegata al Ponente Ligure (le si preferì la Cuneo-Ventimiglia) e, benché elettrificata tra il 1938 e il 1976, servì alle tradotte militari dirette in Russia e, dopo la seconda guerra mondiale, rimase dedicata al solo traffico locale. Equipaggiata con il sistema di segnalazioni più moderno, oggi può funzionare solo con treni a trazione diesel o vapore. Dal 2012 al 2016 è stata completamente inattiva.



Figura 2 La ferrovia Ceva-Ormea

Dal 2016 il treno è utilizzato in pochissimi giorni dell'anno come attrattiva turistica, perdendo il significato e l'utilità di mezzo di trasporto destinato alla collettività locale.

La principale opposizione alla riattivazione del servizio passeggeri è basata sullo scarso bacino d'utenza e sul costo apparentemente più basso dei servizi su gomma. Come molte ferrovie costruite tra la fine dell'Ottocento e la metà del Novecento anche la Ceva-Ormea è considerata solo una ferrovia locale, senza valutarne seriamente l'opportunità d'integrazione nella rete ferroviaria ligure-piemontese e quindi nazionale.

Sono più di cento, in Italia, le ferrovie locali dismesse, una ventina sono passate alla gestione di Trenitalia. Una cinquantina sono in esercizio.

La ferrovia Ceva –Ormea si presterebbe anche ad attività commerciali e produttive nel settore forestale: il Comitato per la valorizzazione delle ferro-tranvie in Val Tanaro e nel Ponente ligure ha ipotizzato l'utilizzo della ferrovia per la filiera del legno anche grazie alla possibilità di riutilizzo dei piazzali ferroviari dismessi nelle stazioni di Bagnasco, Garessio, Nucetto, Priola, Ormea e Trappa, da recuperare per attività di raccolta, stoccaggio e selezione del legno. Il progetto denota la preoccupazione di conciliare aspetti economici e ambientali nel rispetto del patrimonio boschivo attualmente in parte degradato o abbandonato (Sibilla, 2010).

Non sembra che si sia prestata particolare attenzione a valutare il costo sociale (che ha anch'esso risvolti economici) della sostanziale disattivazione di uno dei tre assi portanti della valle che corrono in gran parte paralleli ma con funzioni e significati identitari differenti: il fiume Tanaro, la ferrovia e la statale 28.

Per quanto riguarda il treno, molte iniziative sono state avviate da cittadini sostenitori del mantenimento della linea ferroviaria, tuttavia non sembra essersi ancora sviluppata una determinante azione di rivendicazione.



Figura 3 - Manifestazione a favore delle linee ferroviarie (fonte: M. Allamandola)

Ma, come è noto, le azioni sono precedute dalle percezioni individuali e collettive che poi saranno influenzate dai risultati delle azioni in un continuo feed-back.

Le percezioni a loro volta sono legate (Gazzola, 2011) alle caratteristiche sensoriali, cognitive e affettive, all'esperienza individuale e collettiva, alla memoria, ai ricordi. La comunicazione delle proprie percezioni attiva la formazione della percezione sociale che si basa, dunque, sulla somma di due processi derivanti da ciò che è percepito, composto dalle informazioni che riceviamo attraverso i sensi, elaborate attraverso i nostri sistemi cognitivi ed affettivi e dalla percezione interpersonale, influenzata dagli scambi relazionali in cui hanno parte la cultura di appartenenza, con i suoi valori, riti, stereotipi e pregiudizi, modificabili e modificati attraverso l'attività di comunicazione.

Gli elementi significativi di un territorio (materiali o immateriali) sono quelli a cui si ancora il senso di appartenenza che può generare radicamento, volontà di cura, spinta alla progettazione, alla rigenerazione, alla valorizzazione.

In Val Tanaro gli elementi materiali principali – possibili fonti di identificazione con il territorio – sono il fascio di assi che la percorrono (Tanaro, ferrovia, statale 28), l'acqua termale (nota dall'epoca dei Romani) e tutto il settore agroalimentare che comprende



Figura 4 - La rete escursionistica in Val Tanaro (Fonte M. Allamandola)

peculiarità come le castagne, il grano saraceno, le rape, il formaggio, il miele, i piccoli frutti, i funghi e tutte le delizie gastronomiche che possono derivare dal loro utilizzo, prima tra tutte la cosiddetta "polenta saracena", piatto comune – con lievi differenze – a tutta la valle.

Un altro fattore non trascurabile è la risorsa costituita dall'ambiente naturale percorso da tempo immemorabile da sentieri alcuni dei quali sono tuttora agibili e utilizzabili dagli escursionisti⁴.

La mobilità pedonale e ciclabile si potrebbe efficacemente coniugare con quella ferroviaria con un complessivo incremento dei vantaggi.

Tra i fattori immateriali ci sono sicuramente la storia e le tradizioni.

E' lecito pensare che qualunque componente sottratta a questo peculio tolga un'opportunità di lettura territoriale complessiva. Il treno ha una valenza materiale e simbolica importante. Il suo declassamento a giocattolo turistico è una perdita, quali che ne siano le motivazioni economiche. Il suo ripristino potrebbe costituire un progetto utile ed aggregante, in vista della costruzione di una strategia socioeconomica unitaria per tutta la Valle.

La Val Tanaro è stata anche attraversata da tutte le innovazioni macrosociali, macroeconomiche e tecnologiche della nostra epoca. Le comunità locali devono affrontare queste trasformazioni prendendo in considerazione processi di rigenerazione territoriale e programmi operativi che, per essere più efficaci, dovrebbero essere comuni o, almeno, frutto di un accordo.

In altre indagini in situazioni simili (Gazzola, 2007; Balletti, Gazzola e Ricci, 2011) è già stato notato che l'accordo tra le comunità non è solo il risultato della volontà, della previdenza e dell'impegno degli amministratori pubblici e degli stakeholder, ma anche del clima sociale che a sua volta, ha le sue radici nella cultura diffusa, nelle tradizioni, nella memoria, nelle esperienze individuali e collettive, nelle percezioni, nelle aspettative, nei desideri dei cittadini.

Un altro aspetto riguarda il modo in cui la popolazione guarda, dall'interno e dall'esterno del proprio luogo di residenza, la Valle che, per la sua collocazione geografica, costituisce, per certi versi, un caso di area periurbana quasi equidistante, come già si è accennato, dai centri metropolitani di Genova e Savona, sul versante ligure, e di Torino e Mondovì sul versante piemontese.

L'identità periurbana è definita da due posizioni apparentemente antitetiche: il rifiuto e l'imitazione della "città" (come categoria residenziale e produttiva) coesistono nella produzione di un nuovo spazio.

Spesso il suburbano è il luogo di residenza, mentre il polo urbano rimane il luogo privilegiato del mondo del lavoro. È tra questi due poli che viene costruita la biografia degli abitanti del

periurbano, poiché è abbastanza raro che queste persone abbiano la possibilità di trovare un lavoro vicino al luogo di residenza. L'area peri-urbana è ancora carente dal punto di vista dell'offerta di occupazione, il che spiega il flusso quotidiano dei lavoratori (e anche degli studenti e degli acquirenti) tra quest'area e uno o più dei centri urbani più vicini.

Altre peculiarità possono essere facilmente osservate: il numero degli autoctoni sensibilmente elevato; l'invasione della campagna per uso urbano e, in genere, l'edificazione o la ristrutturazione più legate al fenomeno delle case secondarie che alla scelta di una residenza principale; case abbandonate, case vuote e imprese dismesse sono un fenomeno molto evidente; il ruolo dell'agricoltura rimane importante anche se, nella maggior parte dei casi, non è l'unica fonte di reddito della famiglia; l'area non è lontana da centri urbani altamente strutturati e attrezzati. Nel caso della Val Tanaro esiste un doppio livello di gravitazione: sui poli limitrofi (Savona, Imperia, Mondovì) per i servizi locali, su quelli più distanti (Genova, Torino) per servizi più complessi.

Un'altra peculiarità del periurbano è la sua differenza con il suburbano su almeno un aspetto: collocato tra due poli più o meno importanti ma, certamente, più densamente urbanizzati e definiti, si presenta come un interstizio mentre il suburbano, in generale, si ramifica da un polo e invade aree non urbanizzate, vale a dire appare come una sfrangiatura. Gli interstizi, per loro natura, sono più facilmente percepibili, memorizzabili, identificabili e sfruttabili di una sfrangiatura. Più che un paesaggio "ibrido" (Zardini, 1996), si tratta un paesaggio "composito", il che significa, implicitamente, articolato in parti. Perché queste parti diventino un'unità percepita come tale e gestita di conseguenza dalle collettività locali è necessaria una partecipazione attiva dei cittadini alle scelte amministrative e la partecipazione a sua volta dovrebbe poggiare sulla condivisione di conoscenze, iniziative, consultazioni, *empowerment*, strettamente legati alle peculiarità della cultura locale (Ciaffi e Mela, 2010).

Peraltro le valli, se pure possono rispondere ai requisiti sopra ricordati per essere considerate territori periurbani, hanno caratteristiche peculiari per forma, relativo isolamento dalle aree al di là dei monti, storia, cultura, dialetti. Va anche sottolineata la presenza dei centri minori che pur con tutti i limiti demografici ed economici conservano un'*imago urbis* di notevolissimo rilievo e chiaramente percepita dagli abitanti. Si configura quindi un periurbano particolare, punteggiato da identità urbane forti anche se di dimensione ridotte.

E questo è tanto più vero quando si tratta di zone di confine tra due o più Regioni o Stati. Questo pone la necessità e l'opportunità per le amministrazioni locali di favorire i contatti con l'esterno e di tutelare le specificità all'interno del territorio vallivo.

Da un'indagine sociologica ancora in corso condotta da CRAFTS (Centro studi urbani, territoriali e sociali) e patrocinata dall'Unione Montana Alta Val Tanaro si rileva una visione frammentata dell'Alta Valle, da parte degli abitanti, un atteggiamento contraddittorio nei confronti dell'esistenza o meno di fenomeni di campanilismo, una scarsa attenzione al ruolo attrattivo che potrebbe avere il Tanaro e anche la riattivazione completa del treno.

L'attenzione per i fenomeni socio-economici e ambientali appare spesso correlata a una valutazione autoreferenziale rispetto al luogo di residenza. In altri termini sembra evidenziarsi frequentemente l'assenza di una chiara appartenenza alla Valle da parte dei cittadini che tendono a vedere il territorio in una prospettiva puntuale (il Comune, il borgo) anziché complessiva. Bisogna tuttavia sottolineare che esistono associazioni culturali (come l'Associazione amici della Tanaria o il Centro Studi Garexium) che svolgono una lodevole attività di sensibilizzazione circa la necessità di azioni comuni e di una visione territoriale di insieme. Proprio per favorire questi ultimi aspetti CRAFTS ha organizzato un breve corso di formazione, gratuito e aperto a tutti, che si è svolto nel luglio 2018 a Garessio, nella Villa Gobbi, sede dell'Unione Montana Alta Val Tanaro. Lo scopo del corso era quello di rendere consapevoli i partecipanti dei modi in cui si possono conoscere e analizzare le caratteristiche sociali, economiche e culturali di un territorio avvalendosi di tecniche qualitative come l'intervista semi strutturata e le mappe spaziali cognitive. A questo fine il corso è stato articolato, secondo criteri di ricerca-azione, in una parte teorica e una parte applicativa in vista di una più ampia rilevazione sul campo che si conta di condurre su tutta l'Alta Val Tanaro per individuare le possibilità di valorizzare il territorio, i suoi beni paesaggistici, storici e culturali, la sua tradizione agroalimentare, la struttura dei borghi e delle cittadine.

Una trentina di persone hanno partecipato al corso. Il numero è significativo se rapportato alla dimensione della popolazione della valle e a quanto è stato rilevato per iniziative consimili in altri ambiti territoriali. Quattordici tra i partecipanti si sono dichiarati interessati alla prosecuzione dei lavori di indagine e dieci hanno accettato di condurre interviste semi-strutturate – che erano stati preparati a condurre durante il corso – prestando la loro opera in modo assolutamente volontario.

La ricerca – al di là delle finalità aggreganti – si propone di avviare la lettura e la valutazione delle forme e delle trasformazioni del territorio, il suo funzionamento, i servizi di cui è dotato, i criteri di accessibilità; il ruolo della pianificazione, dei progetti architettonici e della programmazione territoriale, le scelte dei decisori pubblici e privati; la struttura delle popolazioni che vivono sui territori presi in considerazione; le pratiche e i ritmi di spostamento; le modalità di

accesso alla residenza e al posto di lavoro, la frequentazione dei servizi urbani (compresi quelli commerciali) e dei luoghi di svago; le caratteristiche delle rappresentazioni mentali dei territori frammentati o unitari, delle temporalità intra e inter-urbane; l'uso del territorio effettivamente inglobante i punti raggiunti negli spostamenti che fanno parte della vita quotidiana ("l'ameba fruizione"); la valutazione delle modalità con cui gli abitanti co-producono e definiscono il loro habitat; gli aspetti della mobilità, dei trasporti e del traffico in rapporto alle scelte di sviluppo sostenibile.

Solo al termine di questo lento processo *bottom-up* si potranno trarre delle conclusioni ma, sia dal dibattito che si è svolto durante il corso, sia dai risultati delle prime interviste emergono le numerose contraddizioni che caratterizzano i rapporti tra collettività che insistono su territori contigui ma non necessariamente omogenei e che seguono spesso il ritmo di un *valzer hesitation* fatto di accelerazioni, rallentamenti, pause e riprese. Ma appare anche evidente che l'interesse verso una gestione partecipata è ben presente come pure l'amore per il proprio luogo di residenza. Interessi, passioni, desideri andrebbero "rimagliati" in modo da rendere leggibile a tutti il tessuto territoriale urbano e periurbano. E la via per riuscirci passa, come sempre, per l'informazione, la conoscenza, la comunicazione, la condivisione di responsabilità e di azioni concrete.

¹ Allamandola Andreis M. (2018) Coordinamento Cartografico Massimo Andreis Allamandola@alptelab. Supporto grafico alla cartografia Le Officine Creative s.n.c. Base Cartografica sulla base di dati vettoriali open data distribuiti con licenza Open Data Commons Open Database License (ODbL) © OpenStreetMap contributors. Digital elevation model EUDEM versione 1.1 Copernicus Land Monitoring Service. Corine Land Cover CLC sulla base di dati regionali Piemonte e Liguria. Elaborazione vettoriale GIS ecoordinamento cartografico @alptelab, elaborazione grafica Le Officine Creative s.n.c. Risorsa consultabile online: <http://www.alpiligurioutdoor.it/alpi-liguri/naviga-sulla-mappa/>

Bibliografia

- Balletti F., Gazzola A., Ricci M. (2011), *Valorizzazione dei sistemi territoriali interni della Val Fontanabuona. L'Anello del Monte Caucaso*. Regione Liguria- Dipartimento DAD, rapporto di ricerca.
- Ciaffi D., Mela A. (2010), *Urbanistica partecipata. Modelli ed esperienze*. Roma: Carocci Editore.
- Gazzola A. (2007), *L'analisi sociologica dei territori periurbani*. Regione Liguria, progetto Extramet. Genova: Colombo grafiche.
- Gazzola A. (2011), *Uno sguardo diverso. La percezione sociale dello spazio naturale e costruito*. Milano: FrancoAngeli.
- Musso E. (2001), *I trasporti nell'economia dei tempi urbani*, in Gazzola A. (a cura di), *La città e i suoi tempi*. Milano: FrancoAngeli.
- Sibilla S. (2010), *Ferrovie di valle e filiera forestale: ipotesi di un progetto per l'Alta Val Tanaro*, comunicazione presentata al convegno "Mercintreno2010", Roma, 2010.
- Zardini M. (1996), *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*. Milano: Skira.

*già professore associato di sociologia urbana
vicepresidente di CRAFTS (centro studi urbani, territoriali e sociali)

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Diritto alla città

Lucia Krasovec-Lucas *

Gioia Gattamorta**

Abstract

Cities are artificial places where people can find good opportunities even from conflicts if they are driven in appropriate solutions for a sustainable urban development. Public spaces, as a collective platforms to increase knowledges and open dialogues between citizens and governements, are the best places to finding resources to the challenges of a better future.

Parole chiave: natura, mobilità, diversità, comunità, bene comune.

Keywords: nature, mobility, diversity, community, common good.

La città è un fatto artificiale in cui si mescolano elementi volontari ed elementi casuali: è il terreno del conflitto per eccellenza che se colto positivamente si può manifestare come reale opportunità nel processo di emancipazione della comunità. La città, intesa come sistema complesso di spazi pubblici e privati reso vitale dalle relazioni che tra essi intercorrono, va considerata come la manifestazione simultanea di una condizione sociale, come espressione ultima della collettività.

La città come manufatto dell'uomo è l'entità umana per eccellenza, oggetto di natura e soggetto di cultura proprio per la sua caratteristica di stare tra l'elemento naturale e l'artificiale.

Lo spazio pubblico all'interno del sistema urbano gioca un ruolo fondamentale e rappresenta l'identità della città e le aspirazioni di chi vi abita. È nello spazio pubblico che si rende possibile, o meno, la sperimentazione della democrazia, l'aspirazione al benessere, il superamento, fisico psicologico ed emotivo, di ogni genere di barriere.

Lo spazio pubblico è il luogo delle mescolanze e delle differenze, e come tale è il luogo della fecondità di pensiero e di azione; è l'insieme degli ambiti interstiziali nei quali innescare imprese strategiche che portino ad una città finalizzata al benessere dei propri abitanti, inteso come rapporto armonico dell'uomo con la natura. Lo spazio pubblico è quindi la base delle evidenze su cui costruire il governo urbano.

La ricerca e le riflessioni, espresse nel volume *Diritto alla città. Pianificazione di genere per una comunità inclusiva*, riprendono, a distanza di quasi quarant'anni l'assunto sempre attuale di Henry Lefebvre: sarà possibile cambiare il nostro spazio di vita solo se riusciremo a cambiare noi stessi.

Ciò presuppone che dovremmo focalizzare il processo di modificazione dello spazio di vita, *in primis* lo spazio pubblico, sui bisogni. La comprensione delle difficoltà, delle esigenze e delle aspirazioni dell'individuo, inteso come parte indivisibile e imprescindibile della collettività, diventa così lo strumento essenziale per trasformare le problematiche e le criticità in azioni concrete e puntuali, risolutive, ma soprattutto anticipatorie.

Questo approccio alle complessità urbane potrebbe, ad esempio, far riferimento al metodo della *co-veillance* codificata dallo psicosociologo Jean Epstein, uno strumento ideale per affrontare e dare una risposta ai tanti obiettivi che l'ONU si è posto – e ci ha posto – per la salvaguardia e lo sviluppo del Pianeta (Agenda2030). La *co-veillance*, che letteralmente potremmo tradurre in reciprocità, si focalizza sul “Triangolo della qualità” o dell'acronimo BBC, Benessere Bisogni Competenze.

Formulato in ambito pedagogico, questo metodo che si basa sul rispetto e la reciproca osservazione/comprendimento/accettazione, viene sempre più utilizzato in ambito europeo anche nei processi di ricerca urbana per il raggiungimento degli obiettivi di benessere della collettività.

Nella certezza che la città sia molto di più della somma dei suoi abitanti, il testo vuole essere l'avvio di un progetto di sperimentazione rivolto ad ampliare la visione del disegno urbano e del territorio inteso come bene comune; una visione ineludibile che riporti l'uomo, con i suoi limiti e le sue aspirazioni, al centro dell'azione progettuale.

Il saggio riprende, quali possibili riferimenti, le esperienze che si sono sperimentate in ambito europeo ed internazionale, al fine di imparare, attraverso le buone pratiche, l'analisi della corrispondenza tra le azioni, attuate, programmate e programmabili con i principi enunciati nelle tante dichiarazioni espresse dai Governi e dalle Istituzioni mondiali. L'obiettivo principale, che accomuna tutti e a cui è fondamentale aspirare, incarna l'ambizione di delineare una via d'uscita dall'*impasse* nel quale sono, anche nostro

malgrado, attualmente intrappolate le azioni progettuali strategiche necessarie per la crescita e l'emancipazione del nostro Paese.

Ciò significa anche fare un patto con la Natura, a tutti i livelli, come presupposto del benessere condiviso e garanzia di vita.

La ricerca intrapresa si pone come un momento di sensibilizzazione, promozione e sperimentazione di un nuovo modo di pensare l'urbanistica e la città, finalizzato alla progettazione di insediamenti umani inclusivi in aderenza, ad esempio, ai principi della *European Charter For Equality of Women and Men in Local Life* (2010) ed al progetto *Strategic Engagement For Gender Equality - Impegno strategico per la parità di genere 2011-2020*, dove la parità di genere si deve intendere non solo come biologica ma anche e soprattutto come tutto ciò che riguarda la popolazione nella sua diversità.

Includere e non escludere: questa è la richiesta rivolta a tutti coloro che si trovano nelle condizioni di dover amministrare e progettare lo spazio pubblico, inteso come luogo in cui la comunità rappresenta e riconosce se stessa.

Lo spazio pubblico è l'elemento chiave del benessere individuale e collettivo, luogo di vita della comunità, espressione della pluralità e perciò deve essere considerato il bene comune unico, spesso non riproducibile. Porre l'attenzione sullo spazio pubblico, per ricreare la condizione empatica tra di esso e coloro che lo abitano significa mettere in atto azioni coraggiose. Ciò vuol dire decidere di rallentare la corsa cieca e frenetica verso modelli che trovano le loro radici in un mondo virtuale che sta al di fuori delle esigenze naturali dell'uomo, per superare il processo di disumanizzazione dell'architettura che negli ultimi quaranta anni ha spesso trasformato l'azione progettuale in *slogan* e l'edificio in *billboard*.

Il saggio *Diritto alla città* trova la sua origine nel progetto *Dialoghi sulla città inclusiva* presentato a Montecitorio nel 2017 che si è sviluppato in progetti specifici e oggetto di dibattiti pubblici di rilevanza quali: il ciclo di conferenze *Meccaniche urbane*, giunto nel 2018 alla sua sesta edizione; il progetto *Spacing#FareSpazio* in sinergia con l'INU, finalizzato ad una codificazione dello spazio pubblico come risorsa; il progetto *Immagine della città*, come appuntamento biennale di indagine sul territorio nazionale; il progetto *Insito* dedicato ai territori colpiti dal sisma del 2016, che ricerca nella memoria e nel dialogo la forza di ricostruire i luoghi per l'abitare dell'uomo.

Diritto alla città significa voler combattere lo sradicamento fisico e spirituale dell'essere umano per contrastare gli atti del dimenticare e improvvisare, per recuperare l'attimo del profondo stupore plutoniano mediante un progetto di amore che rivendica il diritto alla propria e altrui felicità.

È questa la genesi di un percorso più ampio rivolto alla costruzione della rete delle *Città Coscienti*, ovvero quei luoghi dove le scienze e le tecnologie mettono al primo posto il benessere della collettività, adottando principi di etica, rispetto, flessibilità, mediati dall'instaurazione un nuovo rapporto tra insediamenti umani e Natura. La sostanza di questa ricerca è quindi una dichiarazione di intenti: un progetto sperimentale aperto basato sulla conoscenza e la progettazione dello spazio pubblico da sviluppare in condivisione con le amministrazioni e chi abita i luoghi.

Le azioni proposte, già ampiamente sperimentate con successo, hanno l'obiettivo di offrire a tutti gli strumenti adeguati per poter imparare a percepire e a riconoscere l'ambiente inteso come luogo di vita, al fine di evitare qualsiasi tipo di sopraffazione o coinvolgimento apatico: l'uomo abita quando ha la capacità di orientarsi all'interno di uno spazio.

L'educazione alla *riconoscibilità* del luogo in cui si vive, mediante l'individuazione degli elementi che ne determinano la qualificazione dei valori, è il primo passo per affrontare le criticità. Ciò significa che la collettività tutta dovrà acquisire le abilità necessarie per discutere proporre e scegliere le soluzioni migliori per risolvere le problematiche, enucleando con anticipo i bisogni a proprio vantaggio.

Un primo passo concreto e decisivo per la riappropriazione degli spazi pubblici, come luoghi privilegiati dell'espressione collettiva dell'essere umano, sta nel rendere *camminabile* la maggior parte della superficie del territorio urbano, restituendone così l'uso e il godimento a tutti.

Questo atto, che potrebbe venir considerato rivoluzionario senza costituire una negazione al trasporto meccanizzato, farebbe riemergere la costituzione fisica reale della trama urbana evidenziandone le peculiarità e potenzialità. L'invasione spropositata di automobili nelle aree urbane negli ultimi 50 anni ha di fatto interrotto il "sistema circolatorio" della città, creando inquinamento acustico, atmosferico, percettivo e spaziale,

favorendo un generale senso di pericolo reale o percepito. In parallelo, questo fenomeno ha falsato la vita della città, fondata sull'intreccio di relazioni sociali ed economiche che si mantiene vitale solo con la prevalente circolazione degli esseri umani in tutte le pieghe dell'area urbana anche quelle più recondite o apparentemente lontane.

Riportando la città a misura dell'essere umano che percorre in maniera tattile e visiva lo spazio pubblico, riconoscendolo e riconoscendosi in esso, si pone in primo piano l'habitat insediativo che riacquista così la capacità di rispondere ai bisogni dei suoi fruitori che mutano nel tempo, breve o lungo che sia. In questo modo, le strade le piazze gli edifici, grandi temi collettivi, potranno ri-assurgere a luoghi della sincerità umana poiché saranno in grado di rispondere, senza filtri devianti, alle aspirazioni di una comunità rigenerata nella consapevolezza del proprio presente e del proprio futuro.

La ritrovata empatia tra Uomo e Natura, intesa in senso ampio, sarà la forza propulsiva per andare oltre quella che ambigualmente definiamo rigenerazione urbana, elevandola a vera e propria rigenerazione umana, poiché solo comprendendo appieno le relazioni tra l'uomo e il suo ambiente potranno risorgere le città.

La rigenerazione urbana non può quindi focalizzarsi solamente sulle questioni del riuso degli edifici, come spesso è avvenuto nel nostro recente passato, ma deve essere indirizzata ad una generazione di nuovi atti progettuali, capaci di coinvolgere gli spazi pubblici, intesi non solo come aree libere e aree edificate, ma come uno spazio unico della convivenza dove si gioca la vita delle persone e delle cose.

Una rigenerazione umana, quindi, che affonda le proprie radici nella ricerca dell'origine delle relazioni tra l'uomo e il suo ambiente, come atto di una nuova fondazione a metafora del tracciato dei *rituales* all'origine delle città, cui i futuri cittadini prendevano parte attiva e non come semplici testimoni passivi.

Solo rifacendosi a questo principio di rigenerazione umana si potrà superare l'approccio ad una rigenerazione che ha determinato in questi anni irragionevoli insulae estranee ad un progetto ampio di città altra. Non basta recuperare un edificio e cercarne una destinazione d'uso di moda o sociale qualsiasi, per ricucire la trama del tessuto urbano che abbiamo "rotto".

Il voler riparare e ricucire una narrazione urbana frammentata, porta a dover riconsiderare l'*unicuum* costituito dalle facce degli edifici e dagli spazi urbani di relazione, riattivando un percorso intellettuale che rimanda alle ricerche del Borromini, e poi di Louis Kahn e Carlo Scarpa e altri, per progettare in modo sistematico gli ambiti urbani come realtà spaziali ben definite e non come spazi di risulta.

Sarà necessario capire, dell'uno e dell'altro, quale posto occupa nel territorio urbano e quali vantaggi potrà fornire e a chi, e come andrà a modificare gli altri equilibri, nella consapevolezza che le azioni messe in atto oggi possono determinare significative conseguenze nel futuro.

E' necessario perciò intendere la città come un organismo i cui elementi – edifici, piazze, strade – sono parti che non possono essere assemblate senza un ordine logico e funzionale. Per fare questo è fondamentale rivoluzionare il modo di pensare e governare la città, anche attraverso la definizione di un preciso indirizzo codificato che possa guidare azioni mirate alla cura ed alla rivitalizzazione urbana e umana, attribuendo allo spazio pubblico il ruolo di conciliatore e per il diritto di accessibilità e di valorizzazione del bene comune. Queste azioni dovranno necessariamente prevedere anche l'uso temporaneo di edifici o di brani di città, per sperimentare insieme progettualità condivise e flessibili, per generare nuove possibilità e un nuovo ottimismo consapevole per la collettività.

Diritto alla città è una proposta volta alla creazione di nuove alleanze capaci di sviluppare sinergicamente una nuova realtà, aprendo lo sguardo verso una nuova ecologia urbana umana. Perseguire il principio di *Baukultur* che, nell'intreccio delle etimologie dei termini che lo compongono, indica la cura necessaria a costruire per l'abitare dell'uomo inteso innanzitutto come suo benessere, significa porre l'obiettivo sul diritto alla città come diritto all'abitare dell'uomo. Promuovendo l'accessibilità e la costruzione di una nuova identità dello spazio pubblico, intesa come libertà e opportunità senza distinzioni, noiosterremo i diritti umani nella loro più ampia accezione, progettando il benessere per tutti.

Bibliografia

- Assunto R. (1994). *Il paesaggio e l'estetica*. Palermo: Edizioni Novecento.
- Barilier É. (2011). *Francesco Borromini. Il mistero e lo splendore*. Bellinzona: Edizioni Casagrande.
- Benevolo L. (1996). *L'Italia da costruire. Un programma per il territorio*. Roma-Bari: Editori Laterza.
- Borges J.L. (1955). *Finzioni*. Torino: Giulio Einaudi Editore..
- Calvino I. (1994). *La speculazione edilizia*. Milano: Arnoldo Mondadori Editore.
- Clément G. (2013). *Il giardiniere planetario*. Milano: 22Publishing.
- Colombo F. (2006). *Architettura come difesa*. Roma: Mancosu Editore.
- Foucault M. (1967). *Le parole e le cose. Un'archeologia delle scienze umane*. Milano: Rizzoli Editore.
- Gregotti V. (1980). *Il territorio dell'architettura*. Milano: Giangiacomo Feltrinelli Editore.
- Kohr L. (1992). *La città a dimensione umana. Pianificazione, bellezza, convivialità nella città policentrica*. Como: RED Edizioni.
- Krasovec-Lucas L. (2018), *Diritto alla città. Pianificazione di genere per una comunità inclusiva*. Milano: KKIEN Publishing International.
- Lynch K. (1960), *The image of the city*, Cambridge: Mit Press.
- Ottolini G. (2008). *Il magistero della bellezza*. Bologna: *Ogni uomo è tutti gli uomini* Edizioni
- Perec G. (1975). *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*. Lonrai: Christian Burgois éditeur.
- Perec G. (1989). *Specie di spazi*. Torino: Bollati Boringhieri Edizioni.
- Prigogine I. (1988), *La nascita del tempo*. Roma-Napoli: Edizioni Theoria.
- Ricciotti R. (2013) *L'architecture est un sport de combat*. Paris: Les éditions Textuel.
- Rykwert j. (2002) *L'idea di città*. Milano: Adelphi Edizioni.
- Vila-Matas E. (2006), *Dalla città nervosa*. Roma: Voland Edizioni.

* Architetto PhD

** Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Una città diversa per cittadini uguali

Olivia Longo*, Ivana Passamani**

Abstract

In a Diverse City all the people can be healthy and active. We propose micro-architectures where people can achieve many services and, in the same time, have sensorial experiences. The micro-architectures are sustainable because they're built by recycled materials; they're shaped according to the characteristics of urban spaces where they are built. They propose to unify the different elements of street furniture. Besides, the design is based on the Universal Design and Active City principles.

Parole chiave: Sostenibilità, mobilità, diversità, inclusività, pannelli tattili

Keywords: Sustainability, mobility, diversity, inclusiveness, tactile panels

1 – Introduzione ¹

Una città *diversa*, nell'epoca contemporanea, deve essere una città che offre a tutti i cittadini le stesse possibilità, facendoli sentire *uguali*.

Diversa da cosa? Diversa dalla città tradizionalmente ancorata alla sua struttura e alla sua organizzazione, ostile quando non considera le difficoltà di movimento, di orientamento, di fruizione che alcuni cittadini deboli incontrano nella vita quotidiana. La sfida può essere quindi quella di lavorare sull'antinomia dei due termini *diverso-uguale*, rafforzando il processo di trasformazione della città in favore di una maggiore inclusione di tutti.

Dovrebbe accadere quindi che, paradossalmente, un'accentuazione della diversità porti a un aumento dell'uguaglianza.

Ha compiuto già venti anni il documento sulla *Healthy Promotion City* (WHO, Geneva), che definisce *healthy* una «città che crea e migliora costantemente gli ambienti fisici e sociali ed amplia le risorse comunitarie che permettono alle persone di aiutarsi reciprocamente a svolgere tutte le funzioni necessarie alla vita, sviluppandole al meglio»².

Non servono tanto nuovi edifici, occorrono invece un diverso atteggiamento e una nuova cura progettuale dello spazio urbano: porre attenzione alle necessità di cittadini che vogliono muoversi in autonomia per espletare le tante funzioni che esso può e deve offrire; far sentire sicuri e rispettati coloro che lo vivono nel quotidiano; riorganizzare e rendere coerenti i tanti elementi di arredo urbano già presenti, integrandoli in nuovi innovativi assetti.



Figg. 1, 2 – Portabiciclette, cestini portarifiuti, lampioni, edicole, cassonetti per la raccolta differenziata in una piazza di Padova (foto I. Passamani, 2019).

Per migliorare la qualità dello spazio urbano, valorizzandone alcuni nodi strategici, si intende proporre l'inserimento in luoghi particolari della città e della periferia di piccole installazioni multiservizi, coerenti con le necessità del vivere quotidiano contemporaneo.

Nella nostra proposta definiamo microarchitetture quegli elementi minimi o più articolati che possono organizzare, ri-organizzare e contenere apparati e servizi di vario genere, affiancando eventualmente a essi anche quegli elementi funzionali già esistenti mediante operazioni di riproposizione, allo scopo di influire positivamente sulla leggibilità del paesaggio urbano, sulla sua chiarezza e coerenza.

Gli elementi di arredo urbano tradizionalmente intesi risultano perlopiù disaggregati, disarticolati, disseminati nello spazio urbano secondo criteri funzionali (forse) ma spesso illogici: un processo dinamico nel tempo, che probabilmente ha aggiunto/spostato/sostituito gli oggetti senza un progetto unitario, senza una *vision* complessiva.

Se a ciò si aggiunge che a volte i diversi elementi hanno stili e colori poco coerenti tra di loro, possiamo comprendere quanto sia urgente un ripensamento complessivo sul tema.

Negli ultimi decenni si è sempre più rafforzata la consapevolezza che essi devono essere accessibili agli utenti fragili/deboli (anziani, ipovedenti, non vedenti, audiolesi) e devono rispettare i principi propri dell'*Universal Design*.

2 – Riferimenti e stato dell'arte

L'*Universal Design* individua alcuni principi irrinunciabili rispetto ai quali basare la progettazione di spazi e oggetti. La proposta di installazioni urbane quali quelle in oggetto assume praticamente tutti i principi come fondamenti ideativi e progettuali, come verrà confermato in seguito. In questa fase si commentano i sette principi in relazione alla proposta qui presentata:

1. Equità (utilizzabile da tutti). Il principale obiettivo di un servizio inserito nello spazio urbano è quello di essere inclusivo, rivolto a tutti i cittadini/turisti.
2. Flessibilità (adattarsi alle diverse abilità). Nell'ambito dell'inclusività, il servizio/spazio deve essere utilizzabile da tutti, a prescindere dalle condizioni fisiche e intellettive.
3. Semplicità (uso facile da capire). Poiché si intende offrire un servizio per tutti, e tenendo conto che la singola microarchitettura potrebbe essere approcciata con tempi ridotti a disposizione, essa deve essere configurata nelle sue interfacce in modalità *user-friendly*. Sotto questo aspetto ricade anche il tema dell'identità visiva: colori, stili, caratteristiche morfologiche debbono favorire un'immediata riconoscibilità nella complessità del panorama urbano: un *landmark* percepibile che aiuta il cittadino o il turista occasionale diventando un riferimento visivo, secondo l'interpretazione di Kevin Lynch.
4. Percettibilità (trasmettere le effettive informazioni sensoriali). Questo aspetto è particolarmente importante quando si voglia comunicare attraverso pannelli o modelli tattili così da includere i non vedenti e gli ipovedenti nel progetto di comunicazione.
5. Tolleranza all'errore (minimizzare i rischi o le azioni non volute). Trattandosi di strutture di uso pubblico in cui la prefabbricazione minimizza costi e tempi di installazione, questo aspetto è quantomai importante.
6. Contenimento sforzo fisico (utilizzo con minima fatica). Come già sottolineato, la rapidità di utilizzo e la massima semplificazione nell'uso impongono l'attenzione su questo aspetto.
7. Misure e spazi sufficienti (rendere lo spazio idoneo per accesso e uso). Altrettanto determinante, per la buona riuscita di queste installazioni, è un corretto equilibrio tra la loro forma, che deve essere ergonomica, e la loro dimensione, ridotta per permettere un maggior inserimento negli spazi interstiziali delle città, vicino ai parcheggi, lungo i percorsi; al tempo

stesso sufficiente per ospitare o far avvicinare non solo il singolo utente, ma il singolo utente con un passeggino, o il singolo utente su sedia a rotelle o ancora accompagnato.

Va da sé che sarà indispensabile ripensare anche i percorsi di arrivo e lo spazio urbano circostante queste installazioni, ricordando che «la città non è soltanto oggetto di percezione (e forse di godimento) per milioni di persone profondamente diverse per carattere e categoria sociale, ma è anche il prodotto di innumerevoli operatori che per motivi specifici ne mutano costantemente la struttura. Benchè nei suoi grandi lineamenti essa possa mantenersi stabile per qualche tempo, nei dettagli essa cambia senza posa. (...) Non vi è alcun risultato finale, solo una successione continua di fasi»³.

L'aspetto mutevole della *forma urbis* impone sicuramente di considerare queste installazioni nell'ottica della temporaneità. Questo non significa che esse debbano essere rimosse o spostate in tempi brevi e abbiano quindi una breve vita, ma che per componenti materiche e per modalità di assemblaggio possano essere di rapido montaggio/smontaggio.



Figg. 3, 4 – Pannello informativo con struttura ergonomica e pannello tattile (foto I. Passamani, 2018).

Chiariti i riferimenti essenziali rispetto al tema del *Design for all*, si sottolinea quanto lo stato dell'arte sia di difficile definizione, stante la varietà di elementi architettonici che convergono nella definizione di arredo urbano e di microarchitettura, e stante la complessità/diversità delle soluzioni adottate.

Ciò che è certo è che, osservando il panorama urbano delle nostre città, risulta evidente la confusione stilistica e formale dei diversi oggetti preposti all'offerta di servizi. Pare altrettanto evidente la disgregazione e frammentazione dei singoli elementi: da qui l'esigenza di soluzioni aggreganti, in cui la concentrazione di più servizi possa divenire stimolo per il ridisegno o la proposizione di aree d'incontro in quanto portatrici di elementi di richiamo funzionale.

In questo senso la città storica ha qualcosa da insegnare e dimostra come alcune funzioni siano state facilmente integrate nell'architettura: vengono in mente ad esempio le “panche di via”, le lunghe sedute marmoree inserite nel basamento di edifici del centro storico di Firenze, oppure le fontane ergonomicamente collocate agli angoli degli edifici (per esempio nel centro storico di Brescia) dove lo spazio smussato e coperto di fronte alla vasca garantisce una fruizione agevole e un piccolo spazio di incontro: potremmo affermare che queste soluzioni sono in linea con i principi della *Healthy City*.



Figg. 5, 6 - Firenze, Palazzo Strozzi, “panca di via” (foto I. Passamani, 2016). Brescia, fontana coperta di S. Giovanni (foto I. Passamani, 2017).

Se la città storica rispettava i tre principi vitruviani della *firmitas, utilitas e vetustas*, dove quello della *firmitas* imponeva soluzioni solide e permanenti, la città del XXI secolo richiede però materiali ecosostenibili, preferibilmente riciclati per circuitare correttamente le risorse.

3 – Premesse e considerazioni sull'arredo urbano e sulle microarchitetture

Possiamo definire l'arredo urbano come uno specifico ambito di ricerca e di progetto, che studia come attrezzare e arredare gli spazi pubblici (strade, piazze, parchi); gli accessori e i manufatti utilizzati possono rendere l'area efficiente e funzionale ma anche piacevole, accogliente e sicura. È evidente che esso può quindi migliorare le aree esterne, lavorando sull'immagine

coordinata della città o proponendo installazioni artistiche, e al tempo stesso favorire l'accessibilità e l'orientamento dei cittadini.

I manufatti che più frequentemente emergono nella ricerca sul tema sono: cartelli, bacheche, panchine, fioriere, paletti, buche delle lettere, lampade, semafori, strutture per i cartelloni pubblicitari, cestini portarifiuti, mentre le cabine e le calotte telefoniche sono destinate a ridursi sempre più.

La funzione di alcuni di questi manufatti evidenzia quanto l'arredo urbano possa essere considerato e quindi pensato come elemento socializzatore: ecco perché nel progettare le microarchitetture si dovrà porre particolare attenzione al contesto in cui esse saranno collocate, rilevandolo con cura al fine di ottimizzare le loro caratteristiche di elementi in cui la concentrazione di servizi favorisce la socializzazione.

Le microarchitetture devono naturalmente essere accessibili agli utenti fragili/deboli (anziani, ipovedenti, non vedenti, audiolesi) nel rispetto dei principi dell'*Universal Design* precedentemente esaminati.

4 – Dal *genius loci* alle microarchitetture

Il *genius loci* è lo spirito di un luogo, cioè quanto sopravvive alle continue modifiche e trasformazioni operate dalla mano dell'uomo sul territorio. In questo senso costituisce il carattere invariabile di città e paesaggi. Il *genius loci* è una concezione romana secondo cui ogni essere indipendente ha il suo *genius*, il suo spirito guardiano che dà vita a popoli e luoghi, li accompagna dalla nascita alla morte e determina il loro carattere o essenza. Gli antichi concepirono il loro ambiente come costituito da caratteri definiti e riconobbero l'importanza di venire a patti con il *genius* di un contesto in cui doveva avere luogo la loro esistenza. Nel passato la sopravvivenza dipendeva da un buon rapporto con il luogo, in senso fisico e psichico. L'uomo moderno, e ancor di più quello contemporaneo, ha creduto che la scienza e la tecnologia lo avessero liberato da una dipendenza diretta dai luoghi ma questa certezza si è rivelata un'illusione perché l'inquinamento e il caos degli ambienti in cui viviamo sono apparsi con prepotenza ricordandoci che bisogna rivalutare l'importanza e il ruolo dei caratteri di un luogo per la vita umana. La nostra esistenza quotidiana è fatta di fenomeni concreti: persone, animali, fiori, pietra, terra, legno, acqua, città, strade, porte, finestre, mobili, sole, luna, nuvole, notte, giorno, stagioni, ecc. Ma è fatta anche di fenomeni intangibili come le emozioni. Un termine concreto per definire l'ambiente è 'luogo', è uso comune dire che gli atti e gli eventi 'hanno luogo'. È impossibile immaginare un evento senza

riferirlo a un luogo. Lo svolgersi delle azioni è di solito connesso a condizioni quantitative e funzionali come quando ci si riferisce alla distribuzione spaziale e al dimensionamento. Ma le funzioni umane non sono simili ovunque, persino le più elementari come dormire e mangiare sono svolte in maniere molto differenti da luogo a luogo a seconda delle diverse tradizioni culturali e condizioni ambientali. Perciò un approccio esclusivamente funzionalista tralascerebbe l'indispensabile presa in considerazione del luogo e delle sue particolari caratteristiche e conseguenti identità⁴.

La complessità della sostanza di un luogo non consente una sua descrizione tramite concetti analitici esatti, in quanto la scienza astrae dal dato per giungere ad una conoscenza oggettiva, tralasciando la dimensione della vita quotidiana, che deve essere al centro dell'attenzione di tecnici e progettisti. Possiamo però analizzare la struttura di un luogo, per esempio, distinguendo i fenomeni naturali da quelli artificiali e, ancora, distinguendo le categorie orizzontale e verticale, o esterno e interno. Lo spazio è così inteso in termini esistenziali piuttosto che solo in termini numerici (x, y, z).

Kevin Lynch afferma che «una buona immagine ambientale dà al suo possessore un senso di profonda sicurezza emotiva». Quando la creazione di questa immagine diventa un processo complicato, l'abitante di quel luogo perde l'orientamento e si sente alienato, non appartenente a quel contesto. Lynch descrive cinque concetti che definiscono le strutture spaziali di base per l'orientamento dell'uomo in un determinato contesto: percorsi, margini, quartieri, nodi, riferimenti⁵.

La struttura di un luogo può essere analizzata mediante l'individuazione delle componenti che ne contraddistinguono il carattere⁶ e delle componenti che ne definiscono lo spazio. Quest'ultimo indica l'organizzazione tridimensionale degli elementi che compongono un luogo, il carattere rappresenta le sue proprietà specifiche, la sua identità legata ad usi, costumi, tradizioni. Fare città ed edifici pratici e funzionali non è sufficiente. L'architettura può essere definita tale quando si concretizza il *genius loci*, cioè quando un edificio è in grado di raccogliere e contenere le caratteristiche di un luogo facendole proprie. In questo modo il progettista avrà compreso la vocazione di un luogo.

Per Kahn l'architettura è prima di tutto l'espressione delle istituzioni dell'uomo. Egli parla di un ordine che precede il progetto. La progettazione inizia dall'intuizione di un ordine delle cose esistenti. L'ordine è la natura stessa che l'uomo scopre con l'uso delle regole. Per Kahn l'intuizione è collegata alla comprensione il cui simbolo è rappresentato dalla luce. La scelta del tipo di luce

che si vuole conferire a un edificio è strettamente condizionata dal materiale e dalla struttura, responsabili del carattere che si conferisce a uno spazio, sia interno che esterno. L'uomo desidera apprendere, lavorare, incontrare, ecc. Il desiderio ispira il progetto e la realtà è creata da desiderio e regola⁷.

Questi brevi cenni a maestri famosi, appartenuti al XX secolo e spesso considerati desueti dai tecnici e dai progettisti contemporanei, vuole rimarcare l'attuale rimozione di alcuni concetti basilari che dovrebbero orientare la progettazione architettonica e urbana del nostro tempo. I *social network* e l'intrusione quotidiana dei dispositivi elettronici, dai quali l'uomo di oggi lascia dipendere la sua quotidianità, lo hanno allontanato quasi completamente dalla fisicità dei luoghi che comunque, suo malgrado, è costretto ad abitare ogni giorno attraverso il suo corpo e i suoi cinque sensi.

Dal 2013 ad oggi, il nostro gruppo di lavoro ha concepito un'idea di microarchitettura che, pur sembrando legata a un qualche processo di prefabbricazione o produzione in serie, è stata invece partorita in seguito a diverse riflessioni compiute all'interno di un sistema di riferimenti fondati sui concetti sopra esposti.

Dal 2050 in poi, nelle parti della superficie terrestre dove non sarà più possibile costruire nuovi edifici, la progettazione di elementi architettonici smontabili e realizzati con materiali riciclati potrebbe apparire una strada concreta per la risoluzione di tutte quelle problematiche che un tessuto urbano denso crea quando abbiamo la necessità di inserire nuove funzioni e attività molto diverse da quelle esistenti.



Fig. 7 – Microarchitetture progettate da Olivia Longo, Davide Sigurtà, Matteo Bertoni, Gabriele Bonzi.

5 - Dalla prima microarchitettura alla Smart City

I progetti delle prime microarchitetture sono stati elaborati all'interno di esperienze scientifiche e didattiche condotte presso il DICATAM da Olivia Longo e Davide Sigurtà. La collaborazione con Ivana Passamani e Alberto Arengi ha successivamente completato il processo progettuale arricchendolo dei principi dell'*Universal Design* e dell'*Active City*. Inizialmente le microarchitetture sono state create per contesti paesaggistici tutelati dove ruderi e beni culturali richiedevano un micro-intervento che non incidesse eccessivamente sul contesto esistente, apportando funzioni e attività innovative indispensabili per la sopravvivenza delle preesistenze storiche da ri-attivare.

Il rapporto tra microarchitetture e contesto urbano nasce più recentemente per rispondere al bisogno di ricucire e valorizzare brani di città particolarmente complessi e disomogenei, come sopra descritto. Pensando infatti a una *Smart City* contemporanea inclusiva, le microarchitetture diventano oggetti d'arte unici dove l'utente debole (e non) può svolgere attività fisiche non previste dalla città esistente. Può utilizzare il proprio dispositivo mobile per interagire con le tecnologie più avanzate, di cui sarà dotata la microarchitettura, ma può godere al tempo stesso di esperienze sensoriali che gli permettano di non perdere di vista la fisicità e la componente emozionale della sua esistenza.

L'aumento dell'attività fisica è un modo efficace per prevenire l'obesità e promuovere la salute di bambini e adulti. Attualmente in diversi paesi amministratori, tecnici e professionisti si stanno preoccupando di creare condizioni e stili di vita attivi per dare alle comunità maggiore benessere e salute. Le famiglie nel loro complesso, ma soprattutto i bambini e gli anziani sono più attivi quando vivono in quartieri con marciapiedi, parchi, piste ciclabili e strade sicure. Una città attiva progetta spazi urbani dove tutti gli utenti possono muoversi più facilmente. I governi in cui le città hanno abitanti fisicamente attivi, oltre che beneficiare di un risparmio delle spese sanitarie, diventano più competitivi dal punto di vista economico, beneficiano di un aumento della produttività, di un miglioramento delle prestazioni scolastiche e di valori immobiliari più elevati.

Le microarchitetture possono svolgere funzioni educative come coinvolgere l'utente attraverso il racconto delle storie di luoghi, città, personaggi, oggetti. Possono rendere più immediata la comunicazione di informazioni relative a uffici pubblici, servizi, sicurezza, benessere. Accogliere piccole attività ricreative destinate a bambini e anziani.

Le microarchitetture, oltre ad essere smontabili e facilmente trasformabili, diventano sostenibili nel momento in cui sono costruite con materiali riciclati e riciclabili, e riescono ad adattarsi alle condizioni economiche e fisiche del contesto urbano con cui devono interagire. Per diventare oggetti d'arte unici, anche se temporanei (in base al ciclo di vita presunto), devono essere concepite con il supporto di un artista affinché non perdano il loro significato di resistenza estetica, portatrice di un antico messaggio umano fondato sul piacere sensoriale che solo un'opera artistica può trasmettere a un vasto pubblico.

Bibliografia

Bossart D. (2014), *The rise of tactical urbanism*. Next Pittsburg

Landry C. (2006). *City making*. USA. (trad. it. *City making. L'arte di fare la città*. Torino: Codice Edizioni. 2012).

Lynch K. (1960), *The image of the city*, Cambridge: Mit Press. Trad. It. (2006), *L'immagine della città*, Venezia: Marsilio Editori

Marucci G., a cura di (2016), *Città in trasformazione*. Milano: Di Baio Editore

Norberg-Schulz C. (1979), *Genius Loci*, Milano: Electa

Norberg-Schulz C. (1980), *Louis I. Kahn. Idea e immagine*, Roma: Officina Edizioni.

Passamani I. (2017), Le mani sull'architettura. Sperimentazioni per progetti di comunicazione inclusiva in *Territori e frontiere della rappresentazione Territories and frontiers of representation*, sessione 3, Territori e frontiere della didattica pagg. 1371-1378, Roma: Gangemi.

Quatremère de Quincy A.-Ch. (1832), *Dictionnaire historique d'architecture, contenant dans son plan les notions historiques, descriptives, archéologiques, biographiques, théoriques, didactiques et pratiques de cet art*, Paris: Adrien Le Clère et C.

*Ricercatore a tempo indeterminato, DICATAM, Università degli Studi di Brescia

**Professore associato, DICATAM, Università degli Studi di Brescia

¹ Pur avendo condiviso obiettivi, metodologie e prime verifiche sulla ricerca, si evidenzia che Ivana Passamani è autore dei paragrafi 1 2, 3. Olivia Longo dei paragrafi 4 e 5.

² <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/who-european-healthy-cities-network/what-is-a-healthy-city>

³ Lynch (1960) p. 15.

⁴ Norberg-Schulz (1979).

⁵ Lynch (1960).

⁶ Quatremère de Quincy (1832). Il carattere di un edificio può essere definito in tre modi: con la forma della pianta e dell'alzata; con la scelta della misura e del modo in cui sono definiti gli ornamenti e le parti decorative; con la massa, il genere di costruzione e di materiali.

⁷ Norberg-Schulz (1980).

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Dal Piano di adattamento al clima al progetto degli ecoquartieri parigini. Lo spazio pubblico come infrastruttura ambientale per la mitigazione degli impatti ecologici.

Silvia Nigro *

Abstract

From its origins, Paris has recognized the strength of *dehor* space construction as action that enhances places and the creation of social networks and integration: urban and landscape projects aimed at the design of the paths and in continuity with the city, of green spaces and environmental infrastructures for implementation of technologies in terms of renewable energy, water and waste management for biodiversity and the research for urban diversity through the heterogeneity of the inhabitants.

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, ecoquartieri, infrastrutture ambientali, diversità.

Keywords: Sustainable development, ecoquartiers, environmental infrastructures, diversity.

La strada da percorrere nei prossimi anni, indicata dalla natura universale dell'Agenda 2030, favorisce una visione integrata delle diverse dimensioni dello sviluppo sostenibile, dichiarando ormai superata l'idea che la sostenibilità sia unicamente una questione ambientale. Tale concetto si esprime ad oggi nell'equilibrio virtuoso delle note tre dimensioni che nell'Agenda 2030 si integrano con l'approccio delle cinque P: People, Planet, Prosperity, Peace e Partnership. I problemi comuni colti attraverso i SDGs hanno carattere universale; chiamano su un sentiero di sostenibilità tutti i paesi; sottolineano l'interdipendenza globale della ripercussione delle azioni; richiamano le responsabilità di tutti i settori della società (Asvis, 2017).

Dal 1972¹ ad oggi, l'Europa ha avuto un ruolo di leadership nei negoziati che hanno condotto all'adozione dell'Agenda 2030; dal 2010, attraverso la Strategia Europa 2020, l'UE ha dichiarato fondamentale definire un quadro strategico basato su priorità di crescita interconnesse (Commissione Europea, 2010)². Tale approccio dimostra da una parte come il concetto di sviluppo

sostenibile si sia evoluto nel tempo, dall'altra come, attraverso ognuno dei 17 obiettivi adottati, questo stia abbracciando «tutte le dimensioni della vita umana e del pianeta, della lotta a ogni forma di povertà, al miglioramento della salute e dell'educazione, alla promozione di un'agricoltura sostenibile nel rispetto dell'ecosistema terrestre». L'interdipendenza tra temi ed obiettivi, caratteristica fondamentale dell'Agenda, emerge da un dato numerico: 700 milioni di persone vivono oggi nel mondo in condizioni di povertà estrema e questo fa sì che, non soltanto nelle aree rurali ma anche nei territori urbanizzati, temi apparentemente distanti – povertà e malnutrizione, cambiamenti climatici, educazione, uso delle risorse energetiche ed idriche – trovino condizione di co-esistenza. L'aumento della popolazione in area urbana³ determina infatti un intensificarsi del problema abitativo con relative conseguenze (Asvis, 2017).

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili, così come auspicato dall'obiettivo 11 dell'Agenda, significa rivolgere l'attenzione a diversi aspetti delle realtà urbane: il tema della casa, la mobilità, i processi partecipativi e pianificatori, il patrimonio culturale e il capitale naturale, il rischio idrogeologico, gli impatti ambientali e l'accessibilità. Le principali sfide comuni delle città riguardano la congestione, la mancanza di fondi per fornire i servizi di base, la carenza di alloggi adeguati e l'aumento dell'inquinamento atmosferico (UN, 2015). L'analisi approfondita dei target richiama all'interdipendenza dei temi e degli ambiti di intervento che misurano la qualità del vivere nella città⁴. Con riferimento all'obiettivo 11 ed ai suoi traguardi, gli eco-quartieri si propongono quindi come modello per le città-europe (Legambiente, 2013): centrali nelle strategie di rigenerazione poiché integrano diversi aspetti caratterizzanti la qualità del vivere urbano, da un punto di vista ambientale, economico e sociale; elementi catalizzatori di più estesi processi di rigenerazione di parti significative di città consolidata – delle periferie soprattutto (Capocchin, 2014) ; significativi poiché forniscono una risposta in termini di alloggio adeguato, integrazione culturale, trasporti e mobilità, verde urbano, inquinamento, e adattamento al cambiamento climatico. Nella costruzione della città contemporanea hanno dunque ruolo decisivo, fornendo risposte multidimensionali connesse all'interdipendenza tra temi ed ambiti di intervento dell'Agenda 2030.

In Europa, a partire dagli anni Novanta, sono stati adottati – e sono tuttora in corso di redazione – piani di adattamento al clima e progetti sperimentali per la creazione di eco-quartieri. Questi sono in grado di incidere sulla capacità dell'ambiente urbano di reagire ai fenomeni meteorologici intensi e all'inquinamento e di ridurre i consumi energetici attraverso azioni sulla natura e lo spazio pubblico, attraverso soluzioni per il verde urbano, la permeabilità dei suoli, la

gestione delle acque piovane e la mobilità sostenibile (Farnè, 2017). Il Piano per il clima/aria/energia di Parigi (2007-2018), in accordo con gli obiettivi fissati nell'Accordo di Parigi della COP21 (2015), con le sue 500 azioni, ambisce a farne una città resiliente, inclusiva, ad emissioni zero e 100% ad energia rinnovabile entro il 2050 con l'obiettivo principale di migliorare la vita delle persone, assicurandone salute e benessere, fornendo loro nuove prospettive e posti di lavoro (Hidalgo, 2018) sia nei territori rurali quanto in quelli urbani (Blauel, 2018)⁵

Gli ecoquartieri a Parigi rappresentano quindi concreta realizzazione di molti degli obiettivi posti dalla città al 2030 ed al 2050: costruiti in modo da permettere l'adattamento al cambiamento climatico, sono luoghi caratterizzati da una forte mixité: varietà tra le tipologie di edifici, tra le residenze e i luoghi di lavoro, i negozi ed i servizi; orientati alla mobilità dolce, alla produzione di energia da fonti rinnovabili e ai sistemi di raccolta dei rifiuti innovativa; si sviluppano attorno a grandi parchi verdi. Spesso questi progetti si fondano sul concetto di *costruire la città nella città*, accogliendo la sfida *metabolista* di mantenere le infrastrutture esistenti al servizio della città ed in dialogo con essa, oltre che proporre soluzioni basate sull'inserimento di aree permeabili e vegetate, naturali e seminaturali (c.d. Nature based Solution - NbS). Nell'ambito degli eco-quartieri, tali infrastrutture ambientali ⁶ sono finalizzate ad ottenere benefici e servizi ecosistemici con particolare riferimento alla mitigazione e all'adattamento climatico, al benessere e alla salute delle persone, al confort termico, alla riduzione dell'isola di calore urbana e dell'inquinamento dell'aria, alla migliore gestione delle acque meteoriche, all'aumento della biodiversità (Ravanello, 2017). *Reti delle acque, paesaggi agrari e periurbani, reti vegetali e spazi dello scarto e del rifiuto*, però costituiscono sia campo di sperimentazione progettuale che di pratiche inclusive ed economie innovative, al punto da renderle *telaio* della nuova città pubblica che produce nuovi paesaggi ecologicamente orientati e spazi pubblici inclusivi (Bisp, 2017)

La città di Parigi riconosce da sempre la forza dello spazio *dehor* di proprietà collettiva. Dal 1789, quando venne sancito *le droit pour tout citoyen d'aller et venir dans tout le royaume*, questo viene identificato con lo spazio esterno, frequentato quindi da tutti i cittadini (Clerget, 2009). Tale origine storica ed il significato profondo della sua ideazione sono alla base delle caratteristiche innovative della concezione contemporanea dello spazio pubblico parigino: azione che potenzia i luoghi e le possibilità di creare reti sociali ed integrazione.

Nella costruzione della più recente città pubblica, Parigi ha quindi affrontato sperimentazioni progettuali di luoghi di elevata qualità paesaggistica ed ecologica, a cui sono correlate pratiche

sociali inclusive (Capocchin, 2014): l'infrastruttura ambientale funzionalmente orientata alla mitigazione degli impatti ecologici, diviene spazio pubblico e contribuisce alla riqualificazione sociale, ambientale ed economica della città.

I diversi casi-studio analizzati – l'eco-quartiere Saint-Ouen ed il suo Grand Parc, l'eco-quartiere Clichy Batignolles premiato con il Label ÈcoQuartier, l'eco-quartiere Boucicaut ed il suo Jardin de l'ancien hôpital – dimostrano quindi come la costruzione dello spazio pubblico sia la base dello sviluppo degli interventi: progetti urbanistici e paesaggistici finalizzati ad un disegno dei percorsi di accesso e in continuità con la città esistente, di spazi verdi ed infrastrutture ambientali per l'implementazione delle tecnologie in termini di energia rinnovabile, acqua e gestione dei rifiuti ai fini della biodiversità e la ricerca e della diversità urbana attraverso l'eterogeneità degli alloggiati.

Il progetto Docks de Saint-Ouen, primo caso-studio, è stato insignito del certificato Nouveaux Quartiers Urbains. Rappresenta una operazione eccezionale dal punto di vista della qualità ambientale poiché pensato secondo standard di sviluppo sostenibile, con edifici ad alta efficienza energetica, attraverso soluzioni innovative - la raccolta pneumatica dei rifiuti, la creazione di una rete di teleriscaldamento e la gestione delle acque meteoriche - per la mitigazione degli impatti ecologici. Ciò che realmente sorprende a Saint-Ouen è la qualità dello spazio collettivo: la trasformazione di 100 ettari di sito industriale hanno permesso la creazione di estesi spazi verdi, tra cui il Grand Parc (12 ettari). La struttura gerarchizzata della rete stradale privilegia gli spazi di uso condiviso (zone 30), pedonali e per la mobilità dolce, limitando effettivamente la presenza e l'utilizzo delle auto. Tutti gli spazi pubblici sono arricchiti da infrastrutture verdi, contribuendo così alla biodiversità e a limitare l'effetto isola di calore. Il Grand Parc è però il cuore dell'eco-quartiere: definisce una nuova continuità tra il centro città, la Saint-Ouen storica, il nuovo eco-quartiere e la Senna. Ospita una serra didattica, servizi per i cittadini, parchi giochi, un'area skate e un anfiteatro; 5000 mq di terreno coltivabile sottoforma di orti urbani, circa cento specie di alberi, arbusti e piante e, come punto di arrivo per la raccolta ed il trasporto delle acque meteoriche, un bacino idrografico in cui l'acqua convoglia attraverso una rete lungo le strade; da qui viene poi filtrata per essere purificata, prima di essere ossigenata per essere utilizzata a fini irrigui.



Foto 1: 2016 © Les Docks de Saint-Ouen

Un'ulteriore importante operazione è quella che ha investito l'area di Clichy-Batignolles: si tratta di una zona storicamente occupata da attività di tipo logistico e fortemente segnata dalla presenza di infrastrutture tra cui la linea ferroviaria di Saint-Lazare e la tangenziale. Tra le sfide principali quindi proprio quella di creare una *continuità urbana* tra i quartieri. L'eco-quartiere offre, nei suoi 50 ettari, tutte le componenti della mixité: qui, il concetto di *diversità urbana* diviene diversità funzionale e sociale e si concretizza attraverso la creazione di un quartiere che ospita alloggi di edilizia sociale⁷, appartamenti per studenti e ricercatori, per giovani professionisti, anziani e ancora negozi, servizi pubblici e uffici. Le strategie attuate per il risparmio energetico, la produzione di elettricità da pannelli fotovoltaici (35.000 mq installati su tetti e facciate) e l'uso di energie rinnovabili (energia geotermica, 85%) sono in continuità con l'ambizioso piano per il clima di Parigi e con il Piano della biodiversità, in particolare grazie al Martin Luther King Park, che offre una *visione contemporanea della natura in città* (Paris Batignolles Aménagement, 2015). Il parco, vero cuore del progetto e luogo di incontro, occupa il 23% del territorio e rafforza la presenza degli spazi verdi in un'area della città che ne è carente. Progettato dall'Atelier Jacqueline Osty & associés, diviene significativo per mantenere la biodiversità; al suo interno sono stati ripristinati diversi ecosistemi, ospitando 500 specie di piante; cortili paesaggistici (6500 mq), tetti verdi (16.000 mq)

e piante lungo le infrastrutture stradali⁸ completano il sistema ecologico. Il progetto inoltre riduce del 50% la quantità di acqua piovana a carico del sistema fognario e della Senna; la presenza del parco, la bassa superficie asfaltata (12%) a favore di tetti verdi e cortili, favoriscono l'infiltrazione dell'acqua piovana e la sua evaporazione che contribuisce a ridurre l'effetto isola di calore. L'acqua in eccesso viene recuperata in uno stagno e utilizzata per coprire il 40% degli usi irrigui del parco.



Foto 2, Foto 3: Il parco ospita un lago che favorisce la riproduzione di diverse specie animali e vegetali tra cui piante acquatiche, anatre, libellule e rane. © Paris Batignolles Aménagement

L'eco-quartiere Boucicaut, nonostante le piccole dimensioni, offre ulteriore esempio di mixità funzionale e sociale, concentrando gli sforzi all'integrazione urbana dei gruppi più fragili della società. L'ecoquartiere si ispira ai sentimenti filantropici della fondatrice dell'ex ospedale presente sino al 2000 su quel lotto, Marguerite Boucicaut (1816-1887). L'approccio alla diversità sociale e generazionale che caratterizza il progetto, trae infatti ispirazione dalla sua memoria e dai suoi valori. Inaugurato ad ottobre 2017, gli obiettivi di sviluppo sono stati guidati da un forte orientamento ambientale: biodiversità, efficienza energetica e gestione delle risorse idriche, i principali target di sostenibilità. 4500 mq di tetti verdi finalizzati al recupero delle acque meteoriche a fini irrigui e per la pulizia delle aree comuni. Il quartiere, esclusivamente pedonale, ospita un giardino di 3440 mq in cui è stata preservata la flora esistente e integrata con nuove essenze di cui l'80% di origine locale. Queste saranno fonte di sostentamento per diverse specie di uccelli, insetti e piccoli mammiferi poiché crea loro condizioni favorevoli. Il progetto è stato premiato nel 2011 come "operazione pilota nel campo della biodiversità".



Foto 4: 2017 © Boucicaut Un nouvel éco-quartier s'ouvre à Paris www.boucicaut.fr

L'analisi dei casi studio mette in luce gli elementi di successo dell'approccio all'ecoquartiere. Le esperienze approfondite dimostrano infatti che la reintrusione della natura in ambiente urbano produce benefici e servizi ecosistemici ed agisce in modo efficace nel ridurre l'impatto dei cambiamenti climatici e nel renderlo maggiormente resiliente. Nella progettazione di questi spazi è inoltre riscontrabile una azione coordinata tra le strategie per la mitigazione e quelle per l'adattamento: i parchi urbani presenti nei tre progetti, attraverso la riduzione dei gas serra ed il miglioramento microclimatico generati dal sistema del verde e delle acque - soddisfano sia obiettivi di mitigazione, sia obiettivi di adattamento - attraverso la riduzione dell'effetto isola di calore ed il miglioramento del confort termico – determinando quindi l'aumento del benessere di chi abita gli spazi aperti. Le infrastrutture ambientali, in continuità con lo spazio urbano, attraverso i *filari*, *gli spazi verdi*, *i giardini* e *i parchi* ed una gestione sostenibile delle *acque*, soddisfano obiettivi di inclusione sociale, rendendo gli spazi in cui sono inserite maggiormente attrattivi. Un approccio questo che richiama al concetto di interdipendenza posta dall'Agenda 2030 e che offre risposte sinergiche ed efficaci in termini di questione ambientale, questione sociale ed economica. La costruzione dello spazio pubblico attraverso tali infrastrutture non è dunque soltanto azione in grado di incidere sulla capacità adattiva dell'ambiente ma anche strumento per il miglioramento della vivibilità degli spazi collettivi e per la creazione di nuove reti sociali.

Pensare i quartieri, esistenti e di nuova edificazione, attraverso la progettazione delle infrastrutture ambientali permette quindi di sperimentare un approccio innovativo alla costruzione della qualità urbana, ambientale e climatica della città e dello spazio collettivo, indirizzando finalmente le scelte verso soluzioni atte a far fronte alla questione ambientale e al problema della scarsità delle risorse.

-
- ¹ Anno in cui il MIT realizzò lo studio "Limits to Growth" commissionato dal Club di Roma. Da quel momento le tappe di avvicinamento verso lo sviluppo sostenibile furono molte ed articolate tra summit, incontri e conferenze.
- ² La strategia Europa 2020 mira ad una crescita che sia intelligente, attraverso investimenti in istruzione, ricerca e innovazione; che sia sostenibile, attraverso la decisa scelta di favorire un'economia a basse emissioni di CO₂; e che sia solidale, poichè orientata alla creazione di occupazione e riduzione della povertà.
- ³ In Europa la popolazione urbana è stimata al 70% di quella complessiva. Per ogni 10% di aumento della popolazione urbana, si ha + 5,7% di emissioni di CO₂ procapite e + 9,6% di inquinamento da polveri sottili; anche la gestione dei rifiuti solidi risulta un problema sempre maggiore nelle aree densamente popolate (Asvis, 2017).
- ⁴ L'alloggio, i servizi, i quartieri e la rigenerazione urbana (11.1), i trasporti e la mobilità (11.2), la pianificazione partecipata e integrata (11.3 e 11.a), il patrimonio culturale (11.4), l'aria, l'acqua e il suolo, i disastri naturali e i cambiamenti climatici (11.5, 11.6 e 11.b), il verde urbano (11.7) e la cooperazione allo sviluppo dell'edilizia sostenibile (11.c)
- ⁵ I settori residenziale, terziario e dei servizi, come conseguenza dell'aumento della popolazione, sono responsabili dell'80% del consumo di energia e di oltre il 20% dell'impronta ecologica della città, oltre che seconda fonte di inquinamento dopo i trasporti. La riqualificazione del parco immobiliare esistente, prevalentemente edificato prima del 1974ⁱ, e la costruzione di nuovi edifici ad energia positiva, a basso impatto ambientale e attraverso materiali ecocompatibili, l'innovazione nel campo della mobilità *low-carbon*, la riduzione delle disuguaglianze abitative e l'incoraggiamento nella creazione di reti sociali, sono temi chiave delle strategie adottate.
- ⁶ "A network of parks, plazas, wetlands, ponds and lakes, recreation centers, forests and orchards, community gardens and remediation fields that clean the air and water through «blue» (water) and «green» (plants and trees) landscapes will populate the city, all connected by a multi-modal greenway for pedestrians, bicycles, automobiles and transit "i, così vengono descritte le infrastrutture ambientali nel quadro strategico della città americana di Detroit, una *vision* strategica della città con un raggio di azione di 50 anni, a partire dal 2010.
- ⁷ Housing sociale 50% (20% PLAI, 50% PLU, 30% PLS); 20% in affitto; 30% libero (Paris Batignolles Aménagement, 2015).
- ⁸ Le normative ambientali richiedono coefficienti di biodiversità che sono calcolati in base alla quantità di vegetazione sulle superfici orizzontali e verticali dei progetti (Paris Batignolles Aménagement, 2015).

Bibliografia

- Commissione europea (2010), *Una strategia per la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*. COM (2010) 2020 Bruxelles: Commissione europea.
- Asvis (2017), Report *The 2030 Agenda and Sustainable Development Goals*. Napoli: La Buona Stampa srl. Disponibile a: http://asvis.it/public/asvis/files/Rapporto_ASviS_2017/REPORT_ASviS_2017_WEB.pdf
- United Nations (2015). *Transforming our World: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. 25 September 2015. Disponibile a: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E
- Legambiente (2013), *Ecoquartieri per l'Italia*. Conferenza per le città, XX Ecosistema Urbani, Bologna 28 ottobre 2013. Disponibile a: https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/lacitta_ecoquartieri_06.pdf
- Capocchin G. (2014), "Ecoquartieri. Esperienze a confronto" In *Ecoquartieri. Strategie e tecniche di rigenerazione urbana in Europa*. Venezia: Marsilio Editori.
- Farné E. (2017), *Ecoquartieri e piani di adattamento in Europa*, 29 Settembre 2017/REBUS, Regione Emilia-Romagna.
- Hidalgo A. (2018), "Making Paris a carbon-neutral city powered entirely by renewable energy by 2050" in *Paris Climate Action Plan. Towards a carbon neutral city and 100% renewable energies*, pag. 2, Paris: City of Paris.
- Blauel C. (2018), "An opportunity to build a more open and fairer city" in *Paris Climate Action Plan. Towards*

a carbon neutral city and 100% renewable energies, pag. 3, Paris: City of Paris.

Ravanello L. (2017), *Rigenerare la città con la natura. Strumenti per la progettazione degli spazi pubblici tra mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici*, 29 Settembre 2017/REBUS, Regione Emilia-Romagna.

Bisp (2017), *Infrastrutture verdi e blu nel progetto della città contemporanea*. Workshop Biennale Spazio Pubblico 2017, 26 maggio.

Clerget Y. (2009), «*Faire place a la place!*». Paris: Centre George Pompidou,

Paris Batignolles Aménagement (2015), *L'eco-quartier Clichy Batignolles. Une reference de developpement urbain curable a Paris*. Dossier de presse Octobre 2015.

REBUS (2017), *Rigenerare la città con la natura. Strumenti per la progettazione degli spazi pubblici tra mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici*. 2 edizione. Maggioli Editore

Sitografia

<http://docks-saintouen.fr>

<http://www.clichy-batignolles.fr>

<http://boucicaut.fr>

* Architetto, Dottoranda di Ricerca in Tecnologia dell'architettura presso PDTA Sapienza.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Biblioteca naturale

Giovanna Saracino *

Abstract

The idea of being aware of public spaces, freed from the city as a physical place, but linked to new aspects of human coexistence such as integration, sharing and exchange, which represents a new possibility to design alternative ways of living open spaces.

Ecosystems offer a resilience capacity that allows them to absorb changes and manage differences, and if equipped with compatible functions and services they can be enjoyed continuously.

Parole chiave: Ecosistemi, innovazione, condivisione, comunità, bene comune.

Keywords: Outdoor, people, resilience, local, social.



Figura 1- Riserva naturale Lago di Vico- Ph. Andrea Sasso

Le aree naturali protette rivestono un ruolo di importanza primaria per i cittadini che abitano nel territorio contermina e, maggiormente, nei grandi agglomerati urbani.

La conurbazione di Roma arriva ormai a lambire territori un tempo raggiunti esclusivamente nelle dinamiche turistiche del *mordi e fuggi*: il pendolarismo gravita entro tempi di raggiungimento attestati tra un'ora e un'ora e mezza, integrando di fatto le popolazioni delle aree comprese in questo raggio con elementi alloctoni, attratti da una qualità della vita migliore e da costi abitativi notevolmente inferiori.

La raggiungibilità del posto di lavoro nella Capitale, seppure non facilitata da una rete infrastrutturale assai carente, rende di fatto questi territori assolutamente interessanti per l'insediamento di nuclei familiari non originari da essi. Nella scelta della nuova sede abitativa, la presenza di valori paesaggistici e naturalistici, oltre che dell'esistenza di una vita culturale attiva, assumono un ruolo determinante. In quest'ambito la prossimità di aree protette che possano ampliare lo spazio pubblico a disposizione del cittadino, può *indirizzare* la scelta di una sede abitativa, trasformando il territorio da meta occasionale a destinazione di un turismo responsabile.

Nasce allora l'esigenza di connettere il cittadino-utente e il cittadino-abitante con il territorio naturale tutelato per indirizzarne la corretta fruizione e, soprattutto, ampliare la conoscenza delle risorse naturali e culturali col fine di trasformarlo in un visitatore cosciente e rispettoso.

Alcuni recenti interventi di restauro e valorizzazione del patrimonio culturale all'interno del perimetro della Riserva Naturale Regionale Lago di Vico, istituita sin dal 1982 in provincia di Viterbo, hanno messo in evidenza le potenzialità di sviluppo di un turismo sostenibile legato alle valenze storico-architettoniche e paesaggistiche dell'area.

Nell'ambito della programmazione regionale dei fondi europei (FESR 2007-14) sono stati individuati alcuni significativi monumenti da recuperare, collocati tra l'altro lungo il percorso della Via Francigena. Il Masterplan 2008 della Riserva Naturale Lago di Vico ha dunque posto le premesse per alcuni interventi di valorizzazione del patrimonio culturale situati in contesti di alta valenza paesaggistica e naturale.

Il primo di questi interventi è consistito nel consolidamento dei ruderi della vecchia dogana rinascimentale del Ducato farnesiano di Castro e della relativa stazione di posta, situate al passo della Montagna sulle alture dei Monti Cimini tra Viterbo e Ronciglione, in posizione dominante sulla caldera vulcanica del Lago di Vico.

Il secondo intervento è stato mirato alla valorizzazione di una torre piezometrica dell'acquedotto di Caprarola, costruita negli anni Cinquanta sopra i ruderi del Castello medievale dei Prefetti di

Vico, riutilizzata, grazie alla realizzazione di una struttura in acciaio portante una serie di rampe, come punto di osservazione panoramico sull'intero lago.



Figura 2- Lookout point

Un ulteriore intervento ha riguardato la sistemazione di un tracciato pedonale sito lungo le sponde settentrionali del lago, in loc. Le Prove, ed ha visto il consolidamento degli argini, la realizzazione di una serie di tabelle informative e la costruzione di due osservatori per l'osservazione dell'avifauna.

Parallelamente alla realizzazione di tali infrastrutture, i fondi hanno reso possibile la progettazione e la realizzazione di importante materiale informativo, bilingue. Questo materiale, su supporto diverso, ha lo scopo di diffondere la conoscenza delle risorse ambientali e culturali dell'area, oltre che fornire alcune norme di comportamento da adottare. Si è trattato quindi di una duplice azione, che ha affiancato alla costruzione di strutture e realizzazione di percorsi, anche un'attività comunicativo - informativo - istituzionale, ritenuta fondamentale per far comprendere all'utenza il valore di quanto posto in opera e aumentare il livello di interazione col cittadino.

Insieme alla realizzazione di materiale informativo tradizionale (libro fotografico, guida all'area protetta, carta escursionistica e mappa dei servizi dell'area) e all'*upload* della versione digitale dello stesso, è stata aggiornato il sistema di pannelli informativi verticali e operato il restyling dell'immagine coordinata dell'Ente. Alla produzione di questi supporti, è stata inoltre prevista l'organizzazione di numerosi eventi pubblici (ad esempio concerti all'aperto, escursioni e visite

guidate, incontri dedicati alla *citizen science*, etc.) nel corso dei quali si è ampiamente sottolineato il connubio ambiente-cultura che caratterizza questo territorio.

Questa serie di attività ha lo scopo primario di coinvolgere gli utenti dell'area, far loro scoprire le risorse ivi presenti e, parallelamente, far sentire chiunque, visitatore o cittadino del comprensorio, attore nella salvaguardia dello spazio pubblico. Ogni attività è stata organizzata tenendo bene a mente i criteri di sostenibilità e i delicati equilibri presenti in alcune aree sensibili. I risultati di questa strategia sono stati evidenti, con l'aumento esponenziale dei partecipanti alle iniziative e l'incremento di quanti seguono le pagine della Riserva sui canali *social*.

I territori naturali rappresentano l'orizzonte spaziale di una progressiva dissoluzione della forma urbana dettata dalla insufficienza strutturale di un modello che non regge più. I flussi umani costituiscono il nuovo elemento formale delle città intese secondo un vecchio concetto europeo, ormai inadeguato, che vede ancora la netta distinzione tra città e campagna, tra spazio costruito e spazio naturale. Secondo una lettura dello spazio in termini di flussi, emerge da un lato la necessità di intervenire sulla rete infrastrutturale di attraversamento e connessione, adeguandola alle esigenze attuali, e dall'altro di organizzare il nuovo spazio costruito, privo di regole. Il recupero di un'idea di spazio pubblico, svincolato dalla città come luogo fisico, ma legato a nuovi aspetti della convivenza umana come l'integrazione, la condivisione, lo scambio rappresenta una possibilità nuova per progettare modi alternativi di abitare lo spazio. Lo spazio pubblico non è infatti una realtà data una volta per tutte, ma una costruzione fragile, variabile, impegnativa che implica un continuo lavoro di rappresentazione e narrazione. I contesti naturali costituiscono ancora quel sistema di valori legati al bene comune che le città hanno da tempo perduto ma che possono forse essere recuperati e ristabiliti altrove. Gli ecosistemi offrono una capacità di resilienza che consente di assorbire i cambiamenti e gestire le differenze e, se dotati di funzioni compatibili e servizi, possono essere fruiti con continuità. Una biblioteca naturale diffusa è l'occasione per sperimentare lo spostamento di una funzione urbana in natura e fare comunità attraverso azioni di tutela attiva e condivisa.

Cambiare la percezione dei luoghi può aiutarne la conoscenza e l'uso responsabile. Tenendo conto di questa premessa, è interessante provare a immaginare nuovi scenari di paesaggio, che coniughino natura e cultura, pubblico e privato, e coinvolgano le istituzioni presenti sul territorio in un'azione di tutela attiva dei beni comuni.



Figura 3- Spazio pubblico naturale

Una biblioteca naturale lungo il tracciato che dalla chiesa di S. Lucia conduce all'emissario del lago di Vico, in provincia di Viterbo, è una formula innovativa che rappresenta l'occasione per ampliare un servizio esistente in un contesto naturale e per *ri-connettere* la città con la sua geografia.



Figura 4- Natural nook

Una delle conseguenze della modernità è stata, infatti, la perdita del legame tra città e territorio, che per essere *ri-costituito* necessita di azioni consapevoli e soluzioni creative.

Connettere le comunità ai luoghi attraverso una biblioteca nella Riserva Naturale, rappresenta un progetto culturale che coinvolge abitanti e visitatori in percorsi di osservazione, esplorazione e *fun learning*.

Azioni green delle comunità locali per migliorare biodiversità e capitale ecologico della Riserva Naturale con piante autoctone e un *pollinator-friendly garden*.

La proposta include progetti di *outdoor education* che coinvolgano anche gli istituti scolastici per sensibilizzare e formare i cittadini del futuro e colmare il deficit di natura che caratterizza il contesto attuale.



Figura 5,6- Osservatorio avifauna



In un ambito di discussione ed esplorazione del concetto di spazio pubblico e delle sue possibili nuove *accezioni*, è stato possibile una biblioteca immersa nel verde, punto di riferimento della comunità locale e attrattore di eventi legati all'educazione ambientale e alla cultura del libro. La presenza di uno spazio naturale allestito in modo permanente rappresenta inoltre l'opportunità di accogliere ed ospitare installazioni artistiche, reading culturali ed eventi mirati alla valorizzazione delle tipicità locali.

Gli osservatori dell'avifauna già presenti lungo il percorso si prestano ad essere perfetti luoghi di conservazione dei libri, ampliando così la propria funzione con un'attività compatibile che ne valorizza la ragione d'essere.

Bibliografia

- Bevar V. (2009), *L'ospitalità alternativa per il settore culturale*. <http://www.fizz.it>.
- Celata F. (2008). *L'individuazione di partizioni del territorio nelle politiche di sviluppo locale in Italia: ipotesi interpretative*, in Riv. Geogr.Ital.115, pp 1-25.
- Commissione Europea, Direzione generale del Mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI, (2002)*La valorizzazione del patrimonio naturale e culturale per lo sviluppo di un turismo sostenibile in destinazioni turistiche non tradizionali* Roma: Ed. Commissione Europea- Direzione Generale Imprese- Unità Turismo, Bruxelles.
- Grossi R. (2013). *Una strategia per la cultura, una strategia per il paese*, Milano: Ed.24 ORE Cultura, pp.35-36.
- Innerarity D. (2008), *Il nuovo spazio pubblico*, Madrid: Ed.Meltemi
- Scandurra E. (2007), *Un paese ci vuole: ripartire dai luoghi*, Roma: Editore Città Aperta.
- Casa M., Pileri P., (2017) *Il suolo sopra tutto. Cercasi "terreno comune": dialogo tra un sindaco e un urbanista*: Editore Altreconomia.
- AAVV., (2009), *Outlines. Outdoors learning in Elementary School*, UE Istruzione e Cultura
- Clément G. (2004), *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata
- Dewey J. (2014), *Esperienza e educazione*, Cortina, Milano
- Guerra M., a cura di (2015), *Fuori. Suggestioni nell'incontro tra educazione e natura*, Francoangeli, Milano

* Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Sustainable districts in Freiburg im Breisgau

Sara Spanu *

Abstract

The essay illustrates the case of the German city of Freiburg im Breisgau that has been engaged for years in a land-management process aimed at soil protection through the regeneration of urban spaces. In particular, the essay presents some findings of a more extensive study on the Freiburg model and focuses on the urban regeneration of two areas, Rieselfeld and Vauban, by highlighting the planning approaches and the role played by the residents from the very beginning of the regeneration process.

Parole chiave: Sostenibilità, Friburgo, rigenerazione, spazio, residenti.

Keywords: Sustainability, Freiburg, regeneration, space, residents.

Introduction

If discussion about sustainable development was a fashionable issue in the 1990s (Mehra 1997), 30 years later meeting «the needs of present and future generations» still represents a recurring theme within development discourse. From its origins, the challenge of sustainable development involves the whole planet, due to the progressive depletion of natural resources as well as environmental pollution. The need to engage a reverse gear seems to be the only path to follow, but which approaches can actually promote effective forms of sustainable development? A starting point is focusing attention and efforts not only on the global dimension of development, but also and particularly on local contexts where actions can effectively support the fulfillment of present and future needs of the world's population. In this sense, the local level represents the ideal scenario for sustainable-oriented development strategies that need to be consistent with the spatial context where effects will be produced. For this reason, the inputs of local administrators and social actors can be crucial to the definition of effective sustainable pathways.

The concentration of population in contemporary cities is expected to grow over the next decades and this requires us more attention on urban sustainable development. At first glance, cities seem to put the very pursuit of sustainability to the test due to their *ecological footprint* (in terms of transport, services, housing and consumption) (Wackernagel Rees 1996; Camagni 1996). According to the «Global forecasts of urban expansion to 2030 and direct impacts on biodiversity and carbon pools» (Seto et al. 2012), if the current forecasts of city expansion will be confirmed, by 2030 urban areas will be three times wider than in 2000 with significant environmental consequences. In light of these considerations, there's a long road ahead for an effective recognition of cities as «centres of social life, carriers of our economies, and guardians of culture, heritage and tradition [...] understand that our present urban lifestyle, in particular our patterns of division of labour and functions, land-use, transport, industrial production, agriculture, consumption, and leisure activities, and hence our standard of living, make us essentially responsible for many environmental problems humankind is facing» (Aalborg Charter 1994: 1).

The commitment of European cities towards sustainability

Yet a balanced coexistence between urban habitats and biophysical systems is not only desirable, but also possible. As the «Cities and Biodiversity Outlook» report (SCBD 2012) re-states, cities are the most suitable contexts for developing both sensitivity to sustainability issues, and policies for urban development. The compactness of European cities, however, seems to clash with the opportunity to conserve natural ecosystems within the urban environment. Nevertheless, compact urban agglomerations present a number of environmental benefits, which may later turn into specific opportunities for the pursuit of urban sustainability¹ (Davico et. al 2009).

Over the last 25 years, Europe is facing a growing number of *green cities*, which are engaged in the development of sustainable practices in an attempt to overcome the traditional disjunction between environmental, economic and social aspects (Spanu 2018). As is known from the UN City Summit «Habitat II» (1996), the pursuit of sustainable development is possible through contributions from local entities, but mainly as an interdependence and mutual reinforcement between the three main components: environment, economy and society. In other words, a comprehensive framework of actions aimed at achieving biodiversity, economic efficiency and social equity is needed in order to deal with the changes induced by human activities. In these terms, the development models adopted by green cities refers to a more

broader concept of *environment*, in which economic and social issues are envisaged (Mela et al. 1998). Land consumption and urban dispersion represent relevant issues currently addressed by green cities. As one of the most prominent effects of the ongoing urbanization, such phenomena have negative impacts on progressive land degradation and soil waterproofing that result in increased hydrogeological risks and, consequently, population dispersal with serious repercussions on services, mobility and, not least, social relationships. To counter this process, a careful urban planning need to adopt certain rules on land uses taking into account the territorial features and effective social demands (demographic trend, housing demand, etc.).

The spatial development of the sustainable city is focused on its internal spaces, by defining territorial limits to the urban expansion and a particularly stringent urban legislation for the coming decades. In Helsinki, for instance, the guidelines for the «Sustainable Development Principles for City Planning» match with the limitations imposed by the Master Plan since 1990s and reaffirmed in 2013, according to which the city's growth is limited within its boundaries and this applies both to new developments and to existing areas (City of Helsinki 1996). Europe has long been involved in adopting regeneration policies also in order to tackle the social impoverishment of the most problematic urban areas through actions aimed at promoting socio-economic inclusion. The «Soziale Stadt» program, promoted by the German Federal Government in agreement with *Länder* and Municipalities at the end of the 1990s, is specifically devoted to «neighbourhoods with special development needs» (*Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf*). The aim of the program is to improve the opportunities in deprived neighbourhoods in terms of employment, education, and infrastructures through, first and foremost, the involvement of local stakeholders (residents, businesses, associations, and institutions) by paying specific attention to requests coming from the most vulnerable populations (Galdini 2008).

The case of Freiburg im Breisgau between social activation and the regeneration of spaces²

Freiburg im Breisgau (228.828 inhabitants³) is the fourth largest *Stadtkreis* (urban district)⁴ in the south-west German *Land Baden Württemberg*. Historically, the city suffered severe damage by bombing in 1944. The reconstruction of the city favoured the recovery of its urban mediaeval layout and the improvement of some central streets through pedestrian porticoes, in opposition to the predominant modernist idea of the *verkehrsgerechten Stadt* (traffic-oriented city). The end of the war triggered an immediate housing demand. In order to alleviate housing shortages, the

construction of new urban districts was approved in 1964. They were built on the outskirts of the city and represent an example of what was happening in other German cities, later defined as *Schlafstädte* (dormitory towns) (Blinkert et al. 2001). The city's expansion to the West during the 1960s contributed to the radicalization of these phenomena, given that $\frac{2}{3}$ of public housing in the post-war period was realized here (Humpert/Öhm 1974).

At the end of 1972, Freiburg rose to the forefront of protests against the Bonn government's nuclear expansion program for the installation of an atomic power plant at Wyhl, a farm village about 35 kilometers away from Freiburg (Karapin 2007). It represented a decisive turning point for undertaking alternative models of development, because the opposition to this government initiative quickly brought together local populations. According to Goodboy, this can be interpreted as «the result of [...] the growth of the educated middle class in the 1970s, which favoured the new politics concerned with participation and the quality of life, while the government ambitious nuclear power program provided both an effective focus for protest and a paradigm for deep-seated anxieties about the social and political implication of technological development» (Goodboy 2004: 34). Bearing in mind this statement, Freiburg's foreground role in Wyhl's case and the positive outcomes of the anti-nuclear protests can be interpreted as significant inputs for the city's «green turn» during the 1980s.

The events of Wyhl triggered a new awareness and growing debates on the goals of urban policies for the next decades. In fact, Freiburg's commitment to establishing a different vision of future development took into account economic, social and environmental issues as parts of an integrated strategy to address the ongoing changes in its contemporary urban society (Arbeitsgruppe Stadtentwicklung Freiburg im Breisgau 1989). Such approach seems to have anticipated what the Rio Conference (1992) and the Istanbul Summit (1996) would have, later, defined as sustainable development. In this spirit, the Freiburg *Umweltpolitik* is the urban environmental strategy which has framed the environment not only as an asset to be protected, but also as a space to be crossed, experienced and, above all, governed in an inclusive and participatory manner. In other words, the Freiburg's *Umweltpolitik* calls for a political will to safeguard and maintain the quality of urban spaces, by avoiding any further land use and promoting reuse and regeneration within the city boundaries (Stadt Freiburg 2010).

Reusing space: the experiences of *Rieselfeld* and *Vauban*

The feasibility of Freiburg's sustainable model rely on two «urban experiments» implemented in the 1990s: the districts of *Rieselfeld* and *Vauban*.

Rieselfeld is the name of a 300ha site originally used as a wastewater treatment area. After an appropriate land reclamation by the city, a quarter of this site was devoted to the construction of a new district, whereas the remaining part was converted into a large natural reserve. In this new regenerated area, the local administration managed the planning process, which is now home for 9965 inhabitants⁵. *Rieselfeld* is strongly characterized by a mixed-mobility system that focuses on public transports, pedestrian areas, bicycle paths and speed limit roads (30 km/h).



Figure 1 Rieselfeld

Vauban resulted from the regeneration of the military buildings which were dismantled by French soldiers after German reunification and were acquired by the city of Freiburg. Populated by 5.516 inhabitants⁶, the district's structure is mainly pedestrians-oriented, with bike lanes and tramway lines. Car transit is permitted only in few roads, while parking is prohibited almost anywhere in the district. Garages have been built at the edge of the district, although a considerable proportion of residents use bicycles, trams, or car sharing to move to/from the rest of the city. A number of former military buildings now host flats, meeting places for citizens' groups and a restaurant.



Figure 2 Vauban

In both districts specific attention was paid to green areas and squares, passive and low energy buildings (65 kWh per sqm), separate wastewater treatment systems, co-generation plants connected to the district heating network (Stadt Freiburg 2010).

The reuse experience of Freiburg is not limited to physical transformations, but it also concerns the social dimension. It should be remembered that besides the efforts made to pursue an eco-friendly urban development, green cities are also committed to promoting urban sustainability in terms of social inclusion, thus by developing comprehensive urban planning policies. This is a goal that green cities aim to achieve, for example, through targeted interventions for green areas and urban public spaces with the aim to improve accessibility and, therefore, to promote socialization. Likewise, urban projects for sustainable districts are geared to meeting the needs of different social groups and thus accommodating a mix of populations within them. Such approach highlights the focus of Freiburg on an integration of the different dimensions of sustainable development (Giaoutzi, Nijkamp 1993) and the actual commitment to pursue it. It is no coincidence that more recently the European Union has pointed out the importance that European cities in the 21st century are designed, constructed and managed both to foster a healthy, dynamic economy that avoids exclusion and that is environmentally efficient, to promote the well-being of citizens by meeting their needs in a sustainable manner, and to take into account and operate in harmony with the natural systems (EU 2016).

Citizens' involvement in the development of urban sustainability policies represents an issue that is often advocated to foster a greater social inclusion, since the Rio Declaration stated in 1992 that the environmental issues can be more appropriately addressed and handled with the

participation of all concerned citizens. Moreover, citizen involvement is crucial for the pursuit of a «harmonious evolution of civil society, fostering an environment conducive to the compatible cohabitation of culturally and socially diverse groups while at the same time encouraging social integration, with improvements in the quality of life for all segments of the population» (Polese, Stren 2000: 15-16; Pierson 2002).

The regeneration of Rieselfeld and Vauban was enhanced by the prompt involvement of the residents since the early stages. In particular, it must be noted the bottom-up activation in both new regenerated urban areas and how it actively supported the whole process (Spanu 2017). From this point of view, the experiences of urban regeneration implemented in Freiburg is of further relevance because the prompt involvement of district's residents has continued over time within local associations. In this regard, it is interesting to focus on the *BIV BurgerInnenVerein*, the association of male/female citizens, that has been established in Rieselfeld in the mid-1990s when the first plot was completed and residents began to populate the districts. Except for the public transport network, at that time most infrastructures, such as schools, sports and cultural centres, were still missing. In the midst of this work-in-progress setting, the first residents created working groups to discuss the future steps of the district and initially to supervise the implementation of services and infrastructures.

This propensity of Rieselfeld's residents to commit themselves can be interpreted as sharing an early spirit of collaboration within an in-progress community in an in-progress space. In other words, such willingness to participate can be explained as an exercise of *urban citizenship*, according to the Lefebvrian idea of city as a continuing work of its inhabitants (1968). From another standpoint, it is likely that the will to participate derives from the desire of new residents to actively contribute to the formation of a nascent district community. As Bauman (2001) points out, in contemporary societies a new *desire for community* emerged in response to the need of individuals to cope with a sense of uncertainty, due to an increasingly individualized and fragmented social reality.

The spirit of mutual collaboration in Rieselfeld can be also observed as a specific attitude to create relationship networks that can help to consolidate a sense of community, both as an individual perception of being part of it, and as a commitment to support community life (Sarason 1974). At a more advanced stage, Rieselfeld's BIV promoted public initiatives, meetings and social events in order to increase the livability of the district. In this sense, although the processes of globalization have resulted in greater fluidity of spaces and provisional social interactions, urban

districts still seem to be predictable scenarios (meeting known people, be familiar with places and situations) that can help to reduce urban uncertainty and to reaffirm the sense of belonging to a place (Zajczyk et al. 2005). In this respect, the realization of the *Stadtteiltreff*, the meeting point of the district in 2003, is of peculiar relevance as a *symbol* for the district, due to its central position and the role played by the Rieselfeld residents since its planning stages. The *Stadtteiltreff* now hosts a public library (especially devoted to childhood literature), a café, and provides places and venues for cultural activities, entertainment and urban animation, carried out by associations and addressed to the whole city.⁷



Figure 3 The Stadtteiltreff in Rieselfeld (photo by Till Westermayer)

Conclusions

Sustainability is one of the major challenges facing contemporary cities in order to address environmental and social issues. In particular, the commitment of «green cities» is aimed at defining strategies and implementing policies and actions. The regeneration of spaces represents one of the most promising approaches to responding to the most urgent urban development problems, such as housing, services, culture and recreation, but without this being a result of new land use. This is an interesting vision whether it is a long-term process, or mainly a temporary redefinition of practices and spaces, because it makes it possible to achieve multiple targets, in terms of social inclusion and land protection.

This essay focused on the case of Freiburg im Breisgau and its planning experience regarding the districts of Rieselfeld and Vauban, realized after the recovery and regeneration of two vast areas of the city that served different purposes in the past. These two examples testify to

the process of transforming two urban sites that today host new residential, work, cultural and social functions for the benefit of new residents and the overall population of the city.

Freiburg's case is interesting not only for the outcomes resulting from the city's environmental awareness, but also for the role played by its residents in creating and enhancing new territorial and social contents within urban districts, as emerged in the case of Rieselfeld. In other words, re-use and regeneration are interesting sustainable practice that allows city government to support urban change without affecting new areas, but redefining existing spaces with new contents, new appearances, and new social practices. Moreover, such experiences of urban regeneration can represent an interesting approach in governing the evolution of the physical and social dimensions of the city in a more integrated way. In this regard Freiburg's model can represent a good practice for other cities and urban regions, provided that the process of spatial transformation will be accompanied by the involvement of citizens and all the stakeholders from the very beginning of the regeneration process towards the consolidation of new urban functions.

¹ a) an urban settlement containing high shares of population allows to limit soil consumption for housing needs; b) in compact areas, mobility needs can be more easily met either individually by walking or by bicycle, or collectively by local public transport; c) the waste collection system can benefit in terms of service organization and economies of scale and agglomeration; d) similarly, housing proximity can foster accessibility to services such as the distribution of mains water and the sewerage system.

² The next sections present some findings of a more extensive study on the urban sustainable model of Freiburg im Breisgau, carried out by the Author between 2009 and 2016, and published by Franco Angeli in 2017.

³ Data referring to December, 31st 2018 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, last access May, 9th 2019).

⁴ <http://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2018197> (last access May, 9th 2019).

⁵ Data referring to December, 31st 2018 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, last access May, 9th 2019).

⁶ Data referring to December, 31st 2018 (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, last access May, 9th 2019).

References

- Arbeitsgruppe Stadtentwicklung Freiburg im Breisgau (1989) *Diskussionspapier der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung*, Freiburg.
- Bauman Z. (2001) *Voglia di comunità*, Roma-Bari: Laterza.
- Blinkert B., Haumann H. Koser H. (2001) *Wachstum ohne Grenzen? Freiburg in den letzten Jahrzehnten (1952-1990)*. In: Haumann H., Schadek H., eds., *Geschichte der Stadt Freiburg im Breisgau*, 3, Stuttgart, pp. 428-468.
- Camagni, R., ed. (1996) *Economia e pianificazione della città sostenibile*, Bologna: Il Mulino.
- City of Helsinki (1996) *Sustainable Development Principles for City Planning in Helsinki*, City Planning Department.
- Davico L., Mela A., Staricco L. (2009) *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*, Roma: Carocci.
- EU (2016), The State of European Cities 2016. Cities leading the way to a better future, <http://ec.europa.eu/cities-report> (last access May 9th, 2019).
- Galdini, R (2008) *Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania*, Milano: FrancoAngeli.
- Giaoutzi M., Nijkamp P., eds, (1993) *Decision Support Models for Regional Sustainable Development*, Aldershot: Ashgate.
- Goodbody A. (2002) *The culture of German environmentalism: anxieties, visions, realities*, Oxford: Berghahn Books.
- Karapın R. (2007) *Protest politics in Germany: movements on the Left and Right since the 1960s*, University Park: Pennsylvania State University Press.
- Lefebvre H. (1968), *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos.
- Mehra M. (1997) *Towards Sustainable Development for Local Authorities. Approaches, Experiences and Sources*, Copenhagen: AEA.
- Mela A., Belloni M.C., Davico L. (1998) *Sociologia dell'ambiente*, Roma: Carocci.
- Norgaard R.B. (1984) *Coevolutionary agricultural development*: In *Economic Development and Cultural Change*, 32/3, pp. 525-546.
- Pierson J. (2002), *Tackling Social Exclusion*, London: Routledge
- Polese M., Stren R. (2000) *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*, Toronto: University of Toronto Press.
- Sarason S.B. (1974) *The Psychological Sense of Community*, San Francisco: Jasssey Bass.
- SCBD Secretariat of the Convention on Biological Diversity (2012) *Cities and Biodiversity Outlook*, Montreal, Quebec, Canada, <https://www.cbd.int/doc/health/cbo-action-policy-en.pdf> (last access May 9th, 2019).
- Seto K.C., Güneralp B., Hutyrac L.R. (2012) *Global forecasts of urban expansion to 2030 and direct impacts on biodiversity and carbon pools*, Proceedings of PNAS, October 2, 109/40, 1-6.
- Spanu S. (2018), *La sfida della sostenibilità urbana in Europa: alcune riflessioni sulle European Green Capitals*. In De Salvo P., Pochini A. eds, *La città in trasformazione. Flussi, ritmi urbani e politiche*, Roma: Aracne, pp. 235-244.
- Spanu S. (2017), *Città del futuro. Il modello di Freiburg im Breisgau*, Milano: Franco Angeli
- Stadt Freiburg (2010) *Umweltpolitik in Freiburg*, Freiburg: Dezernat für Umwelt, Schule, Bildung und Gebäudemanagement.
- Wackernagel M., Rees W. (1996) *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, Gabriola Island: New Society Publishers.
- Zajczyk F., Borlini B., Memo F., Mugnano S. (2005) *Milano: quartieri periferici tra incertezza e trasformazione*, Milano: Mondadori.

* PhD in Scienze Sociali – Scienze della governance e sistemi complessi

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Verso nuove intelligenze dello spazio pubblico.

Il parco Zari 2.0 a Bovisio Masciago

Alessandro Ali, Chiara Nifosi*, Luca Tognù**

Abstract

In Bovisio Masciago, Brianza, one of the most densely urbanized territories of Italy the Municipality is today developing the requalification of the former Zari factories. The new system of Public spaces "Zari 2.0" is conceived as a green (landscape/nature) and blue (water) infrastructure of about 19,000 sqm defined by three main choices: the redefinition of the relationship with chosen pre-existences of industrial archaeology; the rethinking of the sector's accessibility system aiming both at the containment of the use of the automobile and at the continuity of public space; the management of meteoric water and urban drainage that can be considered at the same time as a constraint - defined by the new regional regulation on the observance of the principle of hydraulic and hydrological invariance - and as a resource trough which public spaces can be conceived as more able to adapt to climate change and to structure more inclusive spaces, the latter characterized by the integration of different functions and utilities.

Parole chiave: rigenerazione urbana, spazio pubblico, infrastrutture verdi e blu, drenaggio urbano Bovisio Masciago

Keywords: urban regeneration, public space, green and blu infrastructure, urban drainage, Bovisio Masciago

La trasformazione delle ex fabbriche Zari è il punto di partenza di un processo che interessa un comparto di circa 31.000 mq nel centro storico di Bovisio Masciago, una città di circa 17.000 abitanti posta lungo il torrente Seveso nella Brianza centrale, ma è anche il punto di arrivo di una lunga serie di volontà delle amministrazioni che dal 1999, attraverso un susseguirsi di piani e progetti, hanno ribadito la necessità di ridisegnare questa parte di città rimasta per lungo tempo una forte discontinuità nel cuore della città. Il riavvio della vicenda urbanistica bloccata da quasi vent'anni, ha richiesto una serie di mosse a partire dal 2017. La revisione del Piano Attuativo di iniziativa pubblica, l'elaborazione di Linee Guida per la progettazione coordinata del sistema degli spazi pubblici e l'avvio della progettazione dell'unica proprietà pubblica interna al comparto come volano per le altre, hanno consentito di rendere più realistica un'immagine ambiziosa che appariva

lontana dal suo concretizzarsi. La gestione del complesso processo di realizzazione, tra soggetti pubblici e privati, ha indotto ad immaginare il nuovo parco Zari 2.0 con una struttura a maglie larghe al fine di coniugare invarianti e gradi di flessibilità del progetto e assicurare elementi di coerenza e sostenibilità economica e ambientale entro un quadro di incertezze. Lo strumento delle Linee guida dei nuovi spazi pubblici “Zari 2.0” si iscrive invece tra il Piano e il progetto e mentre costruisce una nuova immagine urbana del centro di Bovisio, propone anche azioni “a grana più fine” (B.Secchi, 1984), in grado di porsi in una posizione intermedia tra i bisogni più imminenti di trasformazione e quelli di medio, lungo termineⁱ. La particolarità del sito preso in esame, del suo contesto e la presenza di numerosi vincoli all’interno del comparto, ha offerto l’occasione di riflettere oltre che sull’integrazione di misure sulla resilienza urbana nelle politiche e negli strumenti pianificatori locali, in Italia ancora poco visibiliⁱⁱ, anche sul rinnovato ruolo che può assumere lo spazio pubblico nella condizione attuale della città rispetto ai temi della rigenerazione urbana e dell’adattamento dello spazio pubblico ai cambiamenti climatici.

Condizioni

Il territorio di Bovisio Masciago è attraversato da elementi di scala territoriale, quali il torrente Seveso e antiche direttrici di transito, il tracciato ferroviario Milano-Mariano Comense e quello della strada statale dei Giovi, sui quali si sono consolidati i due centri storici Bovisio e Masciago in origine sviluppati intorno a preesistenze storiche, di matrice agricola e religiosa. I due centri si sono saldati nel tempo attraverso una sequenza di tessuti edilizi e nuove infrastrutture viabilistiche, contraendo progressivamente il grande sistema di spazi aperti, determinando la scomparsa dello storico assetto rurale, riducendo o cancellando del tutto gli habitat naturali per lasciare spazio alle attività artigianali, soprattutto quelle legate al mobile, e quelle industriali. La fabbrica Zariⁱⁱⁱ risalgono al 1867 era una delle aziende più consolidate^{iv}.

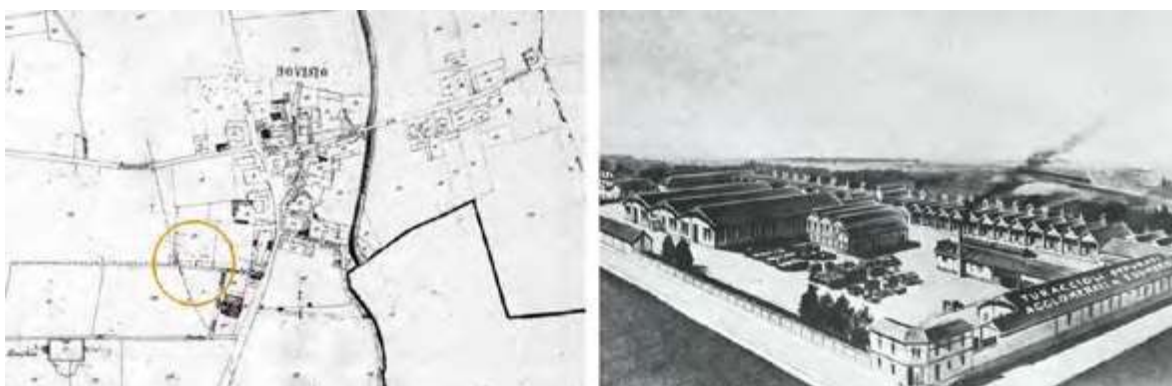


Figura 1| Stralcio serie storica; a sinistra carta del 1840, a destra progetto generale del complesso produttivo Marangoni-Zari;

L'attuale paesaggio costruito di Bovisio Masciago, entro uno dei territori con i più alti tassi di urbanizzazione del paese, è connotato da una fitta compresenza di usi (servizi, commercio, residenza) e da un susseguirsi di differenti trame edilizie^v. In questo contesto emerge il continuo alternarsi al costruito dei giardini privati o pubblici, spesso connotati da importanti presenze arboree, come ad esempio quello del parco pubblico di Via Roma e quello privato della Villa Zari. Nell'insieme questi spazi, privati e pubblici, chiusi o fruibili, piccoli ed estesi costituiscono riserve di naturalità di eccezionale valore all'interno di un denso tessuto urbano.

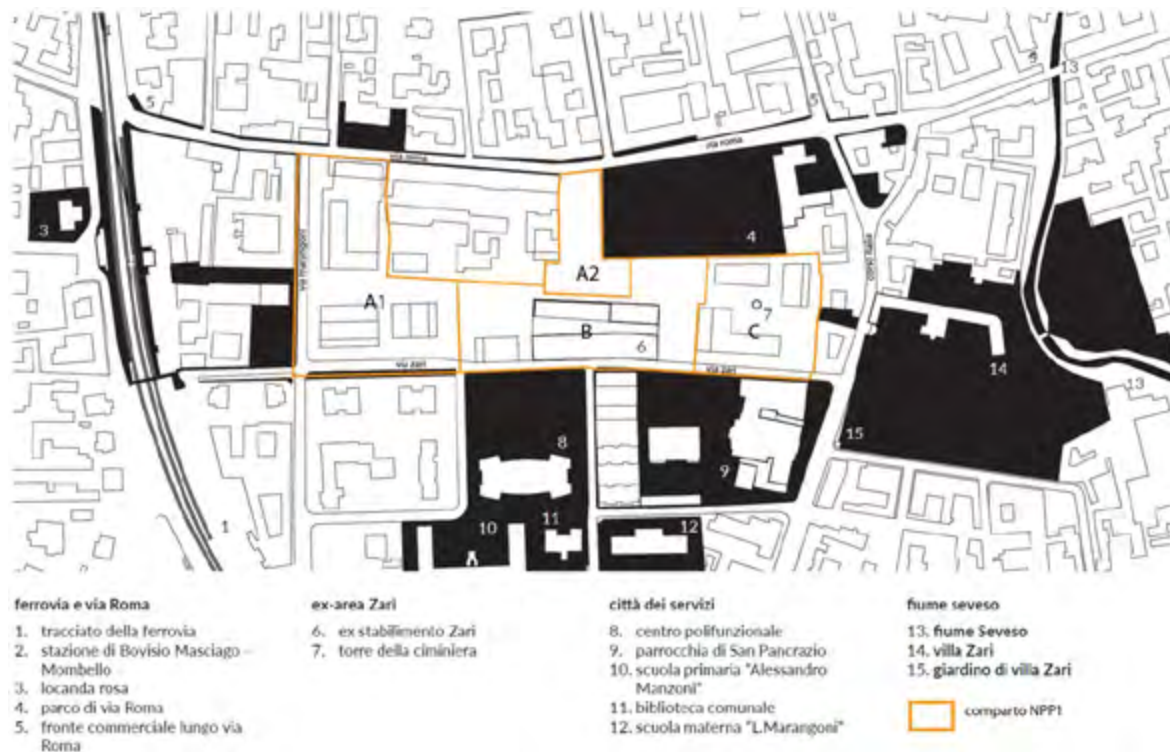


Figura 2 | Schema di analisi del contesto del comparto NPP1 - Ex fabbriche Zari. Nel comparto A2, di proprietà pubblica, è stata approfondita la progettazione della stanza – poarcheggio con il sistema di rain garden e della piazza allagabile

Le ex fabbriche Zari si innestano lungo una direttrice che collega idealmente l'ambito della ferrovia e delle ville storiche, ad ovest, e il fiume Seveso, villa Zari e la sede del Municipio, ad est.

Oggi la gran parte del complesso Zari è demolita, mentre le permanenze presentano cattive e/o pessime condizioni di conservazione.

La condizione del complesso industriale oggi dismesso e gli spazi recintati limitano fortemente la percezione di questa sequenza di spazi. La vista lungo via Roma o via Zari dei ruderi e dei cumuli di macerie interni al sito rafforza la percezione di un degrado diffuso pur in presenza di alcuni edifici che ospitano ancora in maniera residuale alcune attività artigianali.



Figura 3 | Stato attuale del comparto; fotografie di Chiara Nifosi

Vincoli

Il progetto dei nuovi spazi pubblici interni al comparto NPP1 deve confrontarsi, con un quadro articolato di vincoli: le condizioni urbanistiche definite dalle due ultime Varianti al Piano Particolareggiato NPP1 riferite ai lotti A-B-C; la presenza di due pozzi di captazione di acqua potabile con relative aree di rispetto; la presenza di un'area e di impianti per l'estrazione e la distribuzione dell'acqua potabile (Brianzacque); le aree interessate da fenomeni di esondazione del Seveso (PGRA) sul retro della quinta edilizia di corso Italia; il patrimonio vegetazionale e il muro di cinta del parco di via Roma; il nuovo quadro di condizioni rappresentato dal Regolamento regionale 7/2017 in materia di invarianza idraulica ed idrologica. La sovrapposizione di vincoli ed elementi di contesto ha offerto l'occasione di rispondere ai vincoli attraverso una preziosa trasversalità disciplinare capace di trasformare i problemi "in temi-risorse" dello spazio fisico ed evitare soluzioni slegate tra loro o esclusivamente di tipo funzionale.

Strategie Zari 2.0

Le strategie che stanno alla base del nuovo assetto proposto si riferiscono ad alcuni recenti contributi del progetto urbano in ambito europeo^{vi} che hanno usato lo spazio pubblico come campo di sperimentazione per rispondere in maniera trasversale a più domande: la riqualificazione di parti di città, l'integrazione sociale, la questione ambientale. In linea con questi temi affrontati dai numerosi casi studio presi in esame all'interno delle linee guida, le strategie proposte per il comparto Zari si strutturano a partire dai seguenti principi.

Dalla considerazione di questi quattro aspetti ha preso le mosse la complessiva riconfigurazione dello storico ambito NPP1. Ne è risultato il disegno di una “nuova” porzione di città rilevante sia per la centralità del quadrante urbano in cui ricadono che per le dimensioni delle trasformazioni indotte (circa 31.000 mq di superficie territoriale trasformata attraverso interventi di ristrutturazione e nuova edificazione di cui circa 19.000 mq per nuovi spazi pubblici).

Al fine di coordinare le diverse parti componenti l’ambito (lotti A, A1, B, C) con l’immagine complessiva dello spazio pubblico urbano, le Linee Guida propongono quattro principali strategie-obiettivo e forniscono indicazioni in merito agli interventi diretti sul comparto e sul suo immediato contesto:

- ricostruzione delle relazioni con il contesto del comparto Zari attraverso la connessione degli spazi pubblici esistenti e nuovi in un unico sistema;
- articolazione degli spazi pubblici in “stanze” destinate a diversi usi e a diverse utenze;
- valorizzazione delle preesistenze storiche e di contesto;
- progetto di suolo e acque, attraverso la composizione di superfici vegetali, minerali funzionale alla gestione delle acque meteoriche.

Per rispondere ai quattro obiettivi generali individuati le Linee Guida vanno a dettagliare più in particolare le diverse azioni.

Il contenimento dell’utilizzo dell’automobile avviene attraverso una riconfigurazione del sistema dell’accessibilità al comparto. Il nuovo schema di accesso scongiura una previsione viabilistica che avrebbe riportato al centro l’automobile cancellando definitivamente le ultime tracce di archeologia industriale rimaste. Il nuovo assetto restituisce continuità allo spazio pubblico - qualificando anche il suo rapporto con gli spazi privati – attraverso una sistematica ricucitura con le trame di contesto, una estensione delle aree e dei percorsi pedonali, la moltiplicazione degli accessi, la razionalizzazione del sistema della sosta. Tre principali aree per parcheggio pubblico si dispongono su via Roma e via Zari. Il loro carattere distintivo è quello di essere contemporaneamente spazio funzionale alla sosta degli autoveicoli e spazio di ingresso pedonale al parco. Le stanze-parcheggio sono pensate come spazi complessi e non semplici dotazioni di carattere tecnico. Esse sono costituite da tre principali materiali urbani: superficie in asfalto colorato e pattern decorativi per la sosta degli autoveicoli e per occasionali mercatini, superficie vegetale per il drenaggio delle acque meteoriche, e infine, superfici minerali che assieme a piccoli filari alberati segnano i principali ingressi pedonali al nuovo parco.



Figura 4 | strategia 1: restituire spazio alla città, un progetto di connessioni di servizi dalla stazione al Seveso

La rigenerazione della città esistente e dismessa avviene attraverso il ripensamento del rapporto con alcune preesistenze anche quando coincidenti con manufatti ad uso industriale e soprattutto in presenza di valori identitari della comunità. Attraverso il bilanciamento tra interventi di nuova edificazione e interventi di conservazione, ristrutturazione/demo-ricostruzione di edifici e manufatti-simbolo della vecchia fabbrica, sarà possibile realizzare una nuova parte di città e valorizzando al contempo uno dei luoghi più importanti della sua identità. In questo contesto, il parco storico di via Roma diventa una delle stanze del nuovo parco, la più ampia e la più ricca. La sua cinta muraria, non più demolita, come previsto dai precedenti previsioni, deve essere sottoposta ad interventi di consolidamento e ricostruzione. La sua valorizzazione passa anche attraverso l'apertura di nuovi ingressi al fine favorire la relazione diretta con il nuovo sistema di spazi pubblici. La ciminiera, le murature in mattoni ad arcate risparmiate alle demolizioni e altri muri del contesto edilizio circostante divengono, insieme a specie arboree di prima grandezza, presidi simbolici che caratterizzano le nuove piazze.

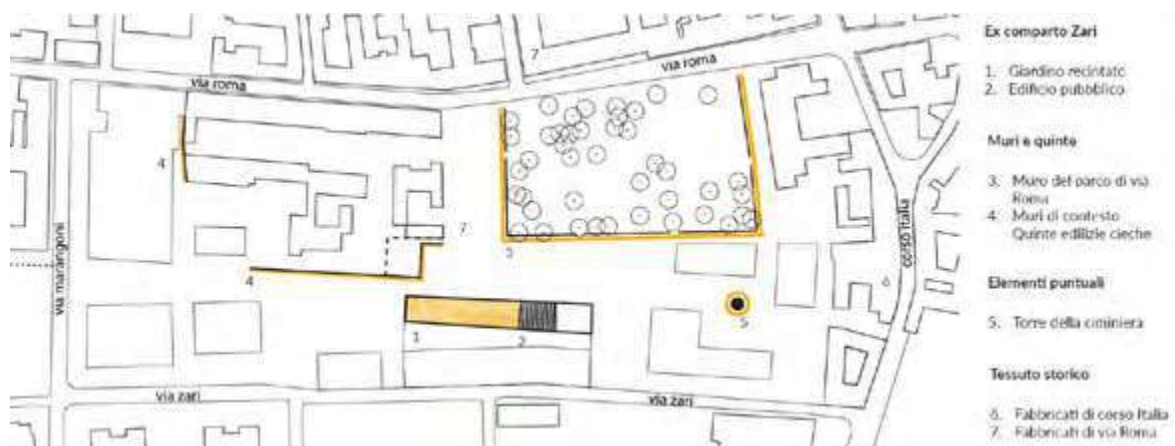


Figura 5 | Strategia 3: Preesistenze come centralità e occasione di tematizzazione dei nuovi spazi pubblici

Su richiesta dell'amministrazione, è stata posta inoltre particolare attenzione all'accessibilità, alla flessibilità/multifunzionalità e alla fruibilità dei nuovi spazi da parte di diverse utenze. La strategia proposta^{vii}, prevede la definizione di una struttura dello spazio pubblico a maglia larga che procede come una sequenza di "stanze" naturali e artificiali realizzabili in tempi differenti lungo il percorso centrale e da indicazioni in termini di permeabilità dei margini, di forma e dimensione degli spazi di relazione, materiali e di attacco a terra degli edifici.

La struttura dello spazio prescrive stanze di dimensioni ridotte e dal carattere domestico, evita una eccessiva specializzazione del suolo consentendo una maggiore flessibilità di usi^{viii} e garantisce l'assenza di barriere fisiche evitando fenomeni di privatizzazione o esclusione.

L'aumento dell'interazione sociale, dipende anche dalla valutazione dei tanti aspetti immateriali legati agli usi e alle pratiche della collettività nei vari spazi. Le Linee Guida individuano polarità aggregative che favoriscano occasioni d'incontro e condivisione di esperienze nell'uso degli spazi che potranno ospitare attività libere o strutturate per utenze di diverse fasce d'età.

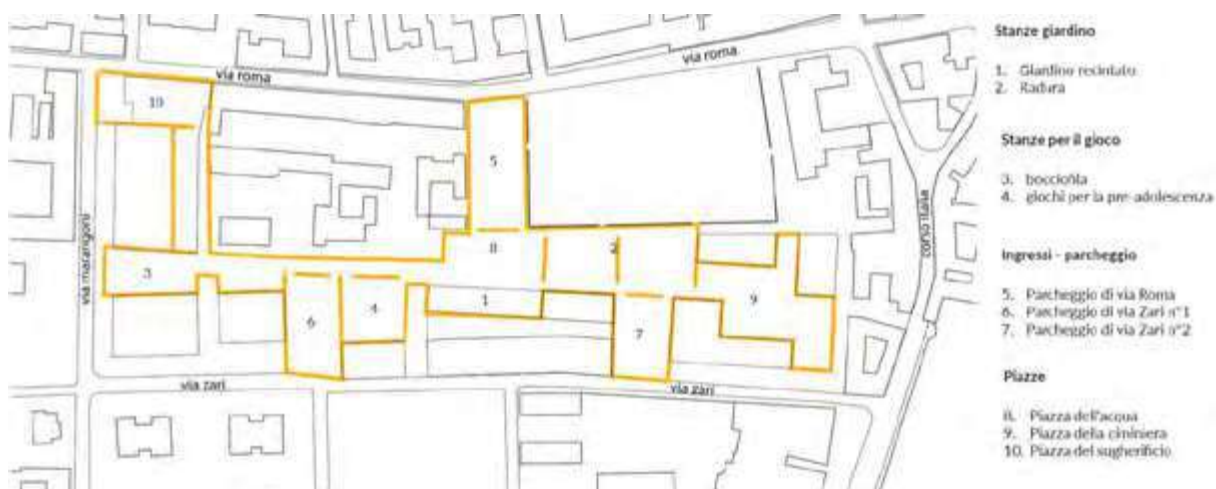


Figura 6 | Strategia 2: Un parco al plurale. Una sequenza di stanze e giardini multifunzionali

La necessità di affidare ai nuovi spazi pubblici il compito di migliorare la qualità ambientale e la sicurezza degli abitanti in risposta ai cambiamenti climatici con particolare riferimento alle precipitazioni meteoriche estreme e all'innalzamento delle temperature in ambito urbano.

Le Linee Guida definiscono la possibilità di rispondere ai principi di invarianza idraulica e idrologica (Regolamento Regionale 7/2017), attraverso una infrastruttura integrata che pone su una unica linea la funzionalità dei sistemi verdi e quella dell'acqua.

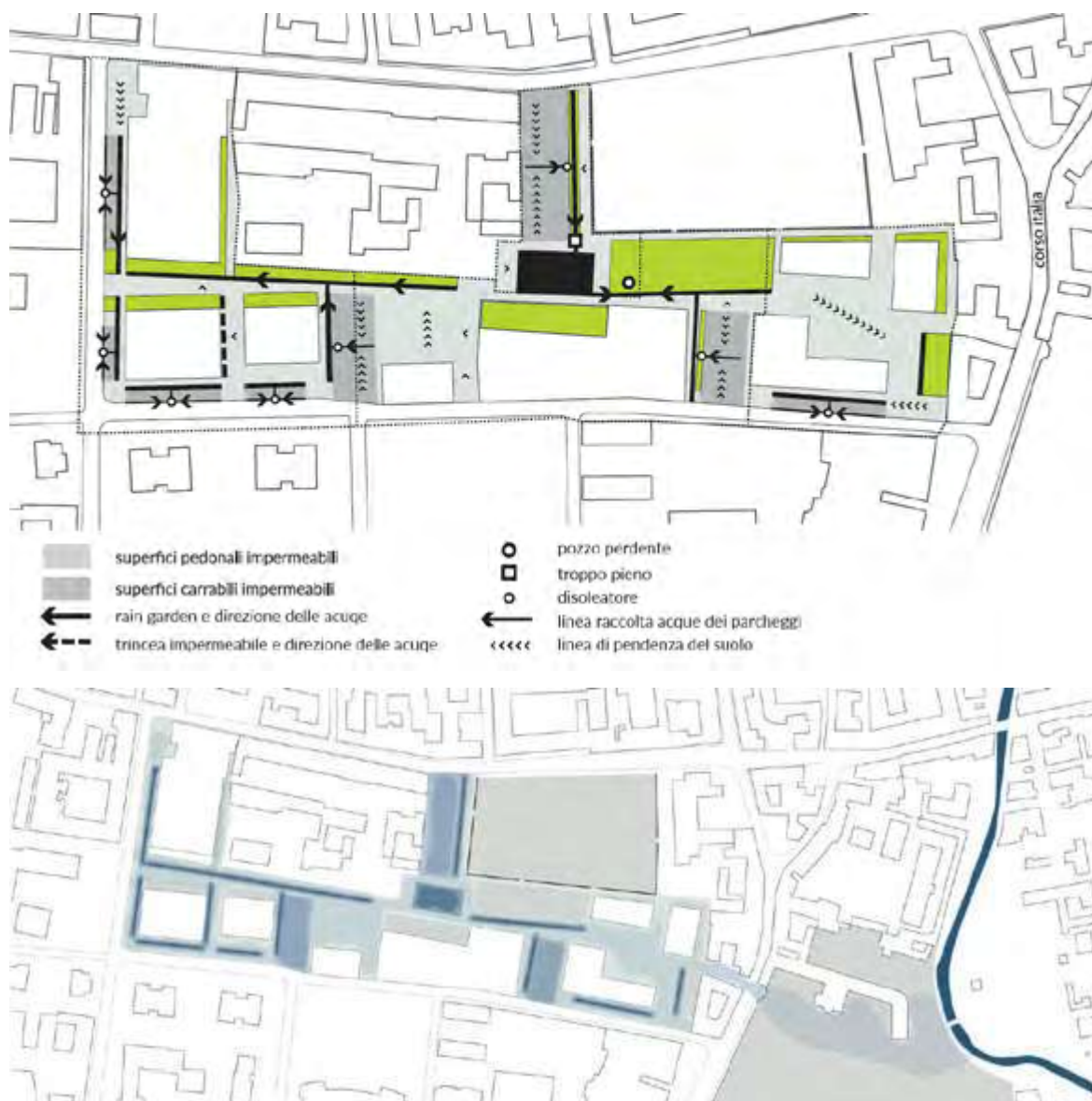


Figura 7 | Strategia 4: Progetto di suolo e di acque: infrastrutture verdi e blu

In questo senso, il nuovo parco non solo non va a gravare sulla rete di collettamento nei momenti di significative precipitazioni meteoriche ma prevede spazi e attrezzature capaci di farsi carico e migliorare, nel caso di necessità, le condizioni di criticità dell'immediato contesto^{ix}. Le acque meteoriche all'interno di Zari 2.0 diventano materiale di progetto per strutturare i nuovi spazi pubblici. Il sistema dei parcheggi e dei percorsi principali è accompagnato da ampie fasce di rain-garden che regolano drenaggio e microclima. Al centro del parco, in posizione baricentrica una piazza-vasca allagabile contiene il rischio e diventa tema. Questa infrastruttura verde e blu diventa narrazione costante di tutto il progetto di suolo.



Figura 8 | Stralci assonometria del nuovo parco Zari 2.0

Conclusioni

Nella generale difficoltà delle pubbliche amministrazioni di gestire le trasformazioni urbane attraverso una visione che non sia settoriale o verticale, il caso Zari 2.0 diventa interessante perché si sta realizzando attraverso un sano e alquanto rapido processo di integrazione degli strumenti di pianificazione (PGT, PP, linee guida, progettato) e di dialogo con i privati. Mentre dunque è in corso sul territorio lombardo un processo di adattamento dei riferimenti normativi locali alla nuova legge regionale sull'invarianza idraulica e idrologica, riteniamo che questo caso possa essere esemplare per tentare di sperimentare risposte di adattamento dello spazio pubblico dal piano al progetto. La costruzione di linee guida come quelle proposte, che prescrivono azioni di tipo transcalare, può essere utile a testare contesti che presentano simili condizioni o necessità e a consolidare pratiche progettuali innovative capaci di confrontarsi con un territorio fragile e dinamico che richiede interventi mirati ma anche flessibili, in opposizione a modelli tradizionali fondati su una poco efficace suddivisione degli usi del suolo. L'esperienza di Bovisio ci porta a riflettere sulla necessità di riportare lo spazio pubblico al centro della rigenerazione urbana e, superando la settorialità, di riferire qualsiasi intervento sullo spazio collettivo ad un progetto di suolo nel senso più ampio.

Credits

Committente: Comune di Bovisio Masciago (MB); Incarico: Ubistudio srl; Anno: 2018 – 2019

Progettisti: Alessandro Ali e Chiara Nifosi con Luca Tognù

Consulenti: Massimo Sartorelli, Marco Parmigiani, Nicola Bertagnolli

Bibliografia

Cazzani E. (1961), *Storia di Bovisio Masciago-Mombello*, S.I., Edizione la Voce

Colombo G. (1980), Ghianda I., *Bovisio Masciago. Appunti per una storia*, Comune di Bovisio Masciago, Biblioteca Civica

Moglia G., Pelegatta R., Pollastri E., Valota I., Villa E. (2009), *Il paese ritrovato. Storia di Bovisio Masciago dal 1850 al 1950 attraverso i documenti*, Bovisio Masciago, Comune di Bovisio Masciago

Russo M., a cura di, (2014), *Urbanistica per una diversa crescita. Progettare il territorio contemporaneo*, Donzelli.

Russo M. e Formato E. (2013), *Introduzione Atelier 9°, Spazi pubblici/paesaggi comuni*, Atti della XVI Conferenza SIU, Planum n.27 vol.2

Secchi B. (1984), *Le condizioni sono cambiate*, in Casabella, n.498/499

Secchi B. (19869), *Progetto di suolo*, in Casabella n.520

Sitografia

<http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/MI100-01139/>

https://issuu.com/planumnet/docs/atti_xvi_conferenza_siu_by_planum_n_7/

* Architetti, Docenti a contratto - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - Politecnico di Milano;

** Architetto

Note

ⁱ Lo strumento delle linee guida, come occasione di ricerca e sperimentazione, può costituire un valido esempio anche per altre realtà che presentano medesime condizioni di base.

ⁱⁱ La legislazione nazionale introduce correttivi solo a livello edilizio. Il Piani d'area sono deboli e faticano ad integrarsi ai piani di governo locali. L'amministrazione pubblica è ancora organizzata in modo settoriale e verticale.

ⁱⁱⁱ A quel tempo la fabbrica dava lavoro a una trentina di maestranze, impiegate in ogni lavorazione del legno. Successivamente nello stabilimento si intraprese anche la lavorazione dei pavimenti in legno, mobili per ufficio, oggetti per pittura, per pirografia e macchine da cucire. Durante la Prima guerra mondiale, la fabbrica si dedicò all'industria bellica producendo carcasse in legno per gli aerei. Al termine della guerra, gli stabilimenti Zari ripresero il normale lavoro di un tempo e, alle primitive attività venne affiancata anche quella la realizzazione di pianoforti.

^{iv} Anche se molte altre industrie importanti erano presenti a Bovisio Masciago.

^v All'interno dei due centri antichi gli elementi di testimonianza storico-culturale sono riconoscibili in alcuni edifici a corte, nelle due chiese parrocchiali e in alcune importanti dimore, quali l'attuale sede del Municipio (Palazzo Odescalchi), le ville Zari, Tanzi e Compostella e diverse ville collocate per lo più in prossimità della stazione ferroviaria.

^{vi} Uno dei riferimenti è la "Carta dello Spazio Pubblico", documento scaturito dalla Biennale dello Spazio Pubblico e redatto come processo di approfondimento sullo stesso tema da parte delle Nazioni Unite per gli Insediamenti Umani (UN-Habitat 2016). Inoltre due capitoli del Documento di linee guida proposte per Bovisio Masciago (gli spazi e l'abaco) si configurano come una sorta di manuale corredato da alcuni recenti progetti di spazio pubblico realizzati in Europa. In particolare per il tema dell'adattamento della città ai cambiamenti climatici si fa riferimento alle "piazze allagabili" dello studio De Urbanisten nelle città di Rotterdam e Tiel (NL) o più in generale alle ricerche portate avanti dallo Studio Secchi-Viganò in merito sulla capacità dei territori di dialogare con l'acqua o alle sperimentazioni della "Sponge City" da parte dello studio cinese Turenscape.

^{vii} suggerita anche dalla permeabilità dei suoli (esistente e di previsione)

^{viii} La flessibilità dello spazio è garantita anche dalla possibilità di ospitare eventi temporanei (sagre, feste, fiere).

^{ix} Il nuovo progetto di suolo contribuisce al miglioramento complessivo del sistema di collettamento dei reflui di un ambito urbano più vasto. Le due aree a parcheggio poste perpendicolarmente a via Zari rappresentano l'occasione per collocare nel sottosuolo una vasca di accumulo di acque nere consentendo al sistema di collettamento di ridurre il ricorso agli sfioratori durante le precipitazioni piovose particolarmente intense e quindi di scongiurare il conseguente danno ambientale.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Educare allo Spazio Pubblico

Per una lezione di Grammatica e Città

Chiara Amato *

Alessandro De Simone**

Abstract

The city-man system becomes more complex with the increasing of the desires of the former or the changing in shape of the latter; the attempt to define what a city is must therefore be the basis of a common reasoning, a lesson to learn and repeat not to lose the awareness that we are all for half the city. Ground for debate must be the public space, not only intended as squares, streets and gardens, but by all those places used for confronting and learning, intersection of two sets with jagged borders.

Parole chiave: educazione, condivisione, comunità, bene comune, spazio pubblico.

Keywords: education, sharing, community, common good, public space.

Introduzione

Tra i tentativi fatti dall'uomo di plasmare il mondo in cui vive secondo i propri desideri, la città è il più coerente e nel complesso più riuscito. Se la città è il mondo che l'uomo ha creato, è di conseguenza il mondo in cui è condannato a vivere. E così, indirettamente e senza una chiara consapevolezza della natura delle proprie azioni, l'uomo nel creare la città ha ricreato sé stesso (R. E. Park, 1925).

Città è invenzione d'uomo che richiede apprendimento. Invenzione perché trovata ancora prima che aspettata o immaginata; legata all'uomo perché suo doppio, specchio deformante con cui è impossibile non confrontarsi.

Come una superficie riflettente imita i gesti e le trasformazioni di chi ha di fronte così la città imita i movimenti di quel demiurgo distratto che vedendo sé stesso riflesso a volte lo scambia per nemico.

Inventore e invenzione vivono quindi l'uno di fronte all'altra ma quando il primo volge l'attenzione altrove anche la seconda di risposta si gira. È il tempo trascorso tra uno sguardo e il successivo che rende i due spesso estranei e l'uomo che in quell'immagine non sa riconoscersi ne ha paura.

Da qui la necessità dell'apprendimento continuo, che non è solo imparare ma anche il tenere a sé, non lasciare andare qualcosa che si desidera.

Indicare è il primo gesto che a che fare con la conoscenza, serve a delimitare il campo di interesse ed escludere tutto ciò che quella cosa non è.

Lo studio e il tentativo di capire richiede più tempo e spesso non dà un risultato certo, ma è la fase più importante. Dell'uomo qui compare l'abitudine alla misura e alla regola, la tendenza a scegliere categorie, lavorando per differenze.

L'ultimo passo è il riuscire a donare quello che si è compreso, condividere la conoscenza indicando a qualcun altro la propria scoperta, per poterne vedere le reazioni e imparare altro da lui. Dovrebbe essere così anche per questa cosa che chiamiamo città che per la sua natura complessa è oggetto solo di studi in ambiti specialistici, mentre dimentichiamo che la conoscenza collettiva passa innanzitutto dalla scuola che insegna il complesso nel tempo. Restituire a tutti il concetto di città è il primo passo per restituire anche l'idea di cittadinanza, contratto accessibile a chiunque e non assegnato alla nascita, luogo sicuro in cui essere liberi di poter donare, condizione privilegiata perché al di fuori delle leggi di natura.

Così inventore e invenzione, legati l'uno alle trasformazioni dell'altra, devono trovare il modo di continuare a studiarsi separati dal vetro che li riflette, superficie di contatto e linea di frontiera, spazio pubblico pensato dall'uomo per incontrare se stesso.

Indicare (per un Limite della città)

Non cercare di trovare troppo rapidamente una definizione della città. Non è cosa da poco, e ci sono molte probabilità di sbagliarsi (Perec G., 1974).

Definire significa confinare, dare un limite a ciò che è e ciò che non è, e ad esso attribuire caratteri e azioni differenti. Il delimitare è sempre stato il primo istinto dell'uomo per trasformare l'ambiente, dai confini tribali fino alla epica fondazione romana, il *sulcus primigenius* intorno al Palatino, interrotto laddove sarebbero sorte le porte del *pomerium*, il *sic deinde, quicumque alius*

*transiliet moenia mea*¹, la *limitatio*, strumento che attribuiva valore sacro al terreno civile che ha impostato strutture geometriche basilari per il catasto, cardo e decumano, ancora oggi rintracciabili nelle planimetrie delle nostre città. Una esigenza ancestrale di marcare dei limiti all'insediamento urbano, la sicurezza di possedere riferimenti e certezze la cui violazione richiedeva il sangue, anche fraterno.

I tanti esempi di città murate che si sono conservati nel corso della storia, Roma in primis quale unica città europea ancora dotata interamente della sua cinta muraria, testimoniano l'antica volontà espressa tramite l'architettura delle fortificazioni, di marcare un limite massivo, facilmente rintracciabile dall'esterno, di definire i contorni per risaltarne l'aspetto e conferire identità all'insediamento urbano (Bigi D., 2005). Dentro le mura, fuori le mura. E con l'espandersi della città, l'annessione di parti e il consolidarsi di luoghi, le mura si ampliavano, duplicavano, stratificavano, come cerchi semantici murari di una corteccia testimone di salute ed età. E con le mura, il limite stesso da segno diventa luogo, si anima, di percorsi, torrette, bastioni, porte, a servizio della città, di ciò che delimita e di ciò che protegge.

Con l'avvento della società industriale il limite muta, forse per l'ultima volta, e le grandi metropoli si cingono di cinture di ferro e asfalto, simbolo di modernità e futuro, vettore di velocità e connessione, ricchezza e sviluppo, che rompono/sostituiscono/inglobano i limiti della città antica². In maniera radiale il peso dell'industrializzazione si smista lungo il nuovo limite della città industriale, che da segno a luogo diventa limite in movimento, stavolta connesso non solo in sé stesso ma al mondo intero, parte di una rete complessa che raccorda i limiti di tutte le città e così facendo, senza forse saperlo, li disintegra. Le porte si trasformano in ponti e sottopassi, e la città dentro si espande verso il suo nuovo limite, che attrae come un nuovo polo e che è barriera e infine cesura nella urbanizzazione che ha travalicato anche quest'ultima. La transit city (Newmann & Kenworthy, 1999) perde il limite ma mantiene assi strutturanti, su cui lo sviluppo della città industriale e post-industriale si appoggia. Quando l'equilibrio cambia, con i modelli culturali, e la comunità diviene insieme di individui, l'automobile city (Newmann & Kenworthy, 1999) perde ogni riferimento strutturante e di fatto muta i rapporti tra città e campagna, tra aree locali e globali. Il raggio di influenza che la polarizzazione delle grandi città amplia progressivamente investe i centri minori limitrofi, creando un territorio metropolizzato (Indovina, 2009), un

1 Patisca la stessa sorte chiunque abbia ad oltrepassare le mie mura, Tito Livio *Ab Urbe condita*

2 Come a Roma Termini i binari hanno interrotto le mura, come a Vienna il ring ha soppiantato le mura antiche

continuum urbano frammentato e diffuso, dipendente per dinamiche economiche e di pendolarismo dal grande nucleo principale, che invade lo spazio rurale, contaminandolo con inediti miscugli funzionali (Macchi Cassia C., 1994) smantellandone le trame strutturali e che vive e sorge in quanto città automobilistica.

Oggi è la mancanza di un limite la componente assente della città contemporanea.

Le politiche di rigenerazione urbana, ormai unica e imprescindibile strategia per intervenire sulla città contemporanea, cercano di invertire la tendenza all'espansione e ri-definire e ri-limitare il nucleo città, conciliando interventi di riconfigurazione morfologica e funzionale e interventi ambientali con un progetto socio-economico che prefiguri un nuovo assetto decentrato di struttura urbana policentrica inclusiva, sostenibile e accessibile, verificato alla luce della fattibilità economica e delle istanze sociali (Oliva F., Ricci L., 2017).

Il nuovo limite della città futura diventa in questo quadro motore di rigenerazione urbana, sociale e ambientale, da segno a luogo a limite in movimento a, oggi, nell'era della grande questione ambientale, matrice ecologica di riferimento. Anch'essa, nel suo disegno, si stratifica e si insinua nei vuoti che la storia ha tralasciato, si affianca alle mura, a definire cos'è centro, abbraccia le frange urbane periferiche, a definire cos'è città. Così con le *greenbelt* londinesi e viennesi, così a Ravenna, su idea di Marcello Vittorini, *il bosco come sistema di collegamento esterno della città ne definisce allo stesso tempo il limite rispetto alla frangia urbana, al sistema agricolo, agli assi viari trafficati, alle aree produttive e industriali. Le aree verdi interrompono il bosco di cintura proponendo aree di sosta attrezzate, giardini di Quartiere, "contenitori di funzioni" per Ravenna e per i sistemi territoriali del litorale e della frangia urbana* (ISPRA).

Così a Bergamo, su idea di Bruno Gabrielli, *la misura geografica del progetto assume la scala del sovralocale, pur configurandosi entro i confini cittadini: il progetto della cintura verde si pone alti obiettivi strategici, tra cui: la promozione di un sistema di spazi verdi, la riqualificazione dei margini del tessuto abitativo cittadino, la realizzazione della cintura verde quale esito di sinergie e connessioni con i territori e le comunità delle Municipalità* (ISPRA).

Determinare un limite è il primo passo per poter dare spazio alla diversità, negarne l'esistenza vuol dire invece ignorare la molteplicità che è parte fondante del patto di cittadinanza, nato non per difendere i confini della città ma per garantire i diritti di chi consapevolmente la abita.

Conoscere (per una rete dello Spazio pubblico)

Non c'è modo migliore di capire la vita che passeggiando per strada (Henry James)

Una volta indicata, la città, e definita nei suoi limiti, questa va conosciuta.

Il luogo della conoscenza democratica e della appropriazione/riappropriazione della città è lo spazio pubblico, un tempo fatto urbano, poi messo a rete, epurato, disgregato e infine (forse) ricomposto.

Spazio pubblico legato ai fatti urbani fin dall'origine della città, estremamente e incredibilmente trasformati nel tempo ma sempre cresciuti su sé stessi, come il Foro Romano, parallelo alla storia di Roma che *si documenta su ogni sua pietra storica e a leggende come il Lapis Niger e i Dioscuri; giunto fino a noi con i suoi segni più chiari e splendidi, costituisce uno dei fatti urbani più illuminati di quanti noi possiamo conoscere. Esso riassume Roma ed è parte di Roma, è l'insieme dei suoi monumenti ma la sua individualità è più forte dei suoi singoli monumenti* (Rossi A., 2011); Come definire un fatto urbano? Esso è storia e invenzione.

Spazio pubblico come rete di spazi, nella pianta per Roma di Sisto V dove le basiliche sono i Luoghi della città, e nel loro insieme si ritrova la struttura della nuova città, che deve la sua complessità non solo a questi fatti urbani, ma alle strade che li congiungono, agli spazi che si trovano nel sistema. Sigfried Giedion descrive che quello non era un piano pensato su carta; *Sisto V aveva Roma com'era, nel sangue, egli stesso aveva seguito faticosamente a piedi le strade che i pellegrini dovevano percorrere, aveva sperimentato le distanze tra i diversi punti.*

Misurare per comprendere, fruire per conoscere la città come sistema di sistemi nella sua complessità dei fatti urbani che la compongono, poiché *la successione dei passi è una forma di organizzazione dello spazio, costituisce la trama dei luoghi* (De Certeau M., 2001).

Spazio pubblico perso, con la perdita della scala umana, con l'esplosione/espansione della città e l'avvento dell'automobile city, e nella sua aporia manifesto nella progressiva privatizzazione che confisca il ruolo assegnato allo spazio pubblico, la monofunzionalità perdurante di alcuni spazi del commercio, del relax, dello stare o del passare, non dissimili dagli spazi figli della Carta di Atene, perdendone l'essenza stessa che è quella dell'*agorà*, quale spazio delimitato dallo statuto stesso del cittadino ma strutturalmente legato al tessuto urbano e visivamente e praticamente aperto alla città e ai suoi abitanti, *luogo intermedio pubblico/privato, dove la politica della vita incontra la Politica, in cui i problemi privati vengono tradotti nella lingua dei temi pubblici e in cui vengono ricercate, negoziate, concordate soluzioni pubbliche a problemi privati* (Bauman Z., 2000).

Spazio pubblico difeso, da Jane Jacob che ne difendeva il ruolo pubblico contro l'avanzare del privato, da Christofer Alexander che propugnava, attraverso il concetto partecipativo, una grande sofisticazione della pianificazione e delle destinazioni d'uso degli spazi esterni articolati rispetto ai

luoghi costruiti ad essi continui o da essi collegati, da Aldo Van Eyck, attraverso i suoi playground rigenerativi della città, ma anche da Giancarlo De Carlo, da Hertzberger e altri, che, in nome dello spazio pubblico, contestavano i principi astratti del movimento moderno, e agli spazi geometrici e al tempo della fisica sostituivano il luogo e l'occasione, il luogo come spazio sociale formato architettonicamente per l'occasione, cioè il tempo sociale dell'incontro nello spazio pubblico (Petreschi M., 2005).

Spazio pubblico che oggi richiama la necessità di democrazia e di ricomposizione, e ricomporlo è un compito politico, superando lo svuotamento lessicale e sociale, l'individualizzazione e la cancellazione dell'agorà. *Lo "spazio pubblico di relazione" – strade, piazze, viali alberati, gallerie coperte – è sempre stato il fondamentale elemento di "regola", di riconoscibilità, di qualificazione della città. Non solo esso ha sempre avuto un ruolo "strutturante" nei confronti degli edifici e delle architetture ma la sua configurazione ed il suo "arredo" hanno sempre impegnato il più e il meglio delle risorse economiche, artistiche e gestionali della comunità. La piazza ed il corso, la galleria e il viale – boulevard, avenue, rambla, avenida – sono state sempre e ovunque il luogo di concentrazione di opere d'arte, di funzioni rare e preziose, di servizi di elevato livello, di edifici simbolici e rappresentativi" (Vittorini M., 1992).*

Cambiano i riferimenti di fondo che hanno ispirato l'etica dell'urbanistica nella modernità, ma si è appreso anche che il territorio e la città non sono più oggetti passivi, contesti dove le cose passano, ma dove si inventano. Abbiamo imparato a considerarli come veri e propri contesti creatori di organizzazione, strutture attive, e non più semplici spazi utilizzati per accogliere investitori potenziali o per realizzare opere funzionali (Clementi A., 2005). Andando oltre i paradigmi Smart, la città del domani appare infatti come una città aumentata (Carta M., 2016), un luogo che valorizza l'intelligenza collettiva delle persone, attraverso un cambiamento di paradigma, uno strumento spaziale/culturale/sociale/economico per migliorare la nostra vita contemporanea, individuale e collettiva, informale e istituzionale, e in questo contesto lo spazio pubblico torna a divenire elemento di "regola", strutturante del nuovo ruolo della città.

Così a Ivrea, città industriale del XX secolo, inserita come Patrimonio Mondiale dell'Unesco poiché *"progetto realizzato" in cui i principi olivettiani, legati a una visione industriale illuminata e all'innovazione sociale, hanno rappresentato un vero e proprio "laboratorio di modernità"* (Poli I., 2018). Una identità industriale riletta grazie all'istituzione nel 2001 di un allora innovativo *Museo a cielo aperto dell'architettura moderna (MAAM)*, una rete di percorsi pedonali pubblici che collega edifici e stazioni tematiche informative, in cui lo spazio pubblico si fa elemento costruttore

della città pubblica, legante tra i diversi fatti urbani e protagonista della creatività e cultura cittadina. Modello, quello del museo a cielo aperto, ripreso poi come motore di rigenerazione e rilancio in molti centri italiani minori.

Così nel progetto del gruppo MATE³, vincitore del concorso Open Taranto⁴, che ricostruendo una trama di *#legàmi ordinari* tenta di promuovere modelli di *sviluppo economico e di turismo sostenibile, alternativi e vitali, utili alla costruzione di un modello da contrapporre all'inevitabile percorso di deindustrializzazione, attraverso l'incremento della fruibilità e dell'attrattività dello spazio pubblico, rete che integra le nuove proposte strategiche di attività sociali e culturali.*

Luogo di questo processo di conoscenza deve essere lo spazio pubblico, rappresentato non solo da piazze, strade e giardini ma da tutti quei luoghi adibiti al confronto e all'apprendimento, spazio di incontro tra uomo e città, intersezione di due insiemi dai bordi imprecisi.

Donare (per una città aperta e inclusiva)

L'intolleranza nega la prossimità, separa e mette a distanza attività, edifici, spazi pubblici, loro abitanti e frequentatori. (B. Secchi, 2013).

Donare, quale ultimo gesto di conoscenza, reciproca, della città aperta e inclusiva, che si trasforma tramite scambi reciproci e nuovi stimoli.

Sono infatti le relazioni la base della città; il baratto di prodotti di consumo condusse i villaggi ad accrescere le relazioni tra loro il territorio, che fino ad allora poteva immaginarsi costituito da una serie di villaggi da cui si raggiavano dei percorsi che solo casualmente si incontravano, costituendo una rete di tragitti che congiungevano villaggi diversi, una rete di sentieri o di percorsi di acqua tracciati dei gruppi di uomini che portavano i loro prodotti ai villaggi vicini. Man mano che le innovazioni prodotte nella loro attività aumentavano la loro produttività aumentava il sovrappiù e l'esigenza di conservarlo e di difenderlo fece nascere nuove necessità e nuove invenzioni che modificarono l'organizzazione sociale e rapporto con il territorio. Il villaggio si arricchì di nuove funzioni, di nuovi edifici di scambio: nacque il mercato da dove arrivavano le carovane che portavano i prodotti dagli altri villaggi (Salzano E., 2007).

Nella storia, più gli scambi e le tecnologie che li favorivano aumentavano la loro efficacia, più la città cresceva, non solo di dimensioni ma di scoperte e innovazioni creative, come la ferrovia fu lo

³ F. Nigro, P.E. Falini, J. M. Ezquiaga Dominguez, SPSK Studio, M. C. Petralla, D. Frediani

⁴ Concorso internazionale di idee per la definizione del Piano di interventi per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione della Città Vecchia di Taranto, 2017

stimolo per l'avanzamento tecnologico lampo sulle macchine a vapore, sulla produzione di energia e sulle lavorazioni meccaniche e siderurgiche (Viola F., 2004).

Oggi quali sono i reali scambi che stimolano la crescita di una città? Qual è il prodotto il cui scambio può far crescere e prosperare le comunità locali, e qual è a crescita auspicabile, per città come quelle italiane? E' sicuramente qualcosa che riguarda identità e cultura, che poi generano economia, sostenibilità e nuovo welfare.

Così come la grammatica italiana oggi, avvalendosi in modo sterile di idiomi stranieri a sopperire la necessità di esprimere nuovi e sempre più complessi fenomeni contemporanei, sta andando verso una perdita e impoverimento lessicale, così la città oggi, *quale sistema "diasporico", estremamente complesso e costituito o favorito da una moltitudine di soggetti che producono comunicazione attraverso le loro più disparate narrazioni* (Petreschi M., 2005) necessita di nuove strategie di policentrismo e multietnicità per governare le relazioni culturali complesse con l' "altro" e per assicurare a tutti il *Diritto alla città* (Lefebvre H., 1970) a partire dallo spazio pubblico inteso come bene comune.

Strategie che devono confrontarsi con questioni come la cittadinanza, il riconoscimento sociale e giuridico grazie al quale un individuo acquisisce diritti e doveri in ragione della sua appartenenza ad una comunità, il più delle volte su base territoriale e culturale, un concetto che ammette differenza, non disuguaglianza, e che è *un processo di conquista permanente di diritti formali e richiede politiche pubbliche perché questi possano essere esercitati* (Borja J., 2005).

Si tratta dunque di agire con le politiche, per far sì che la città, delimitata e riconosciuta, poi misurata e percorsa, diventi luogo di inclusione e parte di una rete globale di comunità.

Come sta succedendo nel Comune di Reggio Emilia nell'ambito del *progetto Quartiere bene comune*, dove la città è stata suddivisa in 17 ambiti territoriali, all'interno dei quali sono in corso o di prossima realizzazione dei percorsi di dialogo e collaborazione tra Comune e cittadini, i laboratori di cittadinanza, da cui nascono gli accordi di cittadinanza. Questi sono atti scritti di accordi espliciti di mutua responsabilità tra tutti gli attori coinvolti nel miglioramento della vita dei quartieri cittadini, sia per quanto riguarda la cura della città, intesa come infrastrutturazione dello spazio pubblico, sia come cura della comunità, intesa come capacità di far fronte ai bisogni sociali delle persone.

La comunità, anticamera di cittadinanza, nasce con il desiderio di donare, che non è mai regalare quanto piuttosto restituire. La scoperta di non vedere nell'altro un nemico è la prima notizia che

l'uomo ha portato in città, non avamposto per difendersi dall'esterno ma punto di osservazione privilegiato, cassa di risonanza per quel desiderio di comunità.

Conclusioni

Sono quindi tre gesti quelli scelti per raccontare il processo di apprendimento e appropriazione della città, semplificazione eccessiva di un percorso più lungo che però mette in chiaro l'importanza del corpo nel processo della conoscenza.

Se infatti ci avviciniamo sempre più ad una società fluida che tende, come giusto, ad eliminare bordi e confini è anche vero che da sempre l'uomo trova nel proprio corpo la prima unità di misura, attorno alla quale ha costruito spazio.

Questa distanza tra attitudine alla misura e tendenza allo spazio indefinito ed illimitato è probabilmente la stessa che intercorre tra gli spazi privati e quelli pubblici, che perdono progressivamente di utilità perché non più luogo dello scambio e della conoscenza.

I simboli da riconoscere e reinterpretare nelle nuove realtà urbane non sono questioni da delegare ad un singolo esperto del momento, né tantomeno alla foga delle assemblee popolari. Questi temi devono essere oggetto di studi duraturi e costanti, da affidare quindi a istituzioni deputate e specializzate in questo tipo di lavori. Non solo, ma sarebbe anche necessario educare fin dall'infanzia i giovani nelle scuole verso una sorta di educazione civica sulle modificazioni dei fenomeni urbani, per far capire loro il valore che a questi la cittadinanza dovrebbe attribuire al fine di mantenere un rispetto, un'identità di alcuni luoghi nei confronti delle diversità dei cambiamenti sociali e fisici delle città (Petreschi M., 2005).

Se però da un lato è necessario gettare le basi per un confronto comune, processo lento che vede i tre gesti susseguirsi in ordine cronologico, il compito del progettista è quello di pensare una città che sia simultaneamente definibile, comprensibile e aperta; operazione da compiere nella consapevolezza che il progetto non è mai punto di arrivo ma tappa intermedia, tentativo di una definizione, necessaria anche se impossibile da ottenere.

In questo processo è appunto l'apprendimento continuo che tiene in equilibrio il sistema uomo-città; predisposizione alla comprensione che deve essere tanto del cittadino quanto del progettista perché a legare inventore e invenzione è un equilibrio instabile che teme il collasso non per resistenza ma per geometria. Il carico critico di questa struttura non è più nella capienza delle infrastrutture ma nella forma degli spazi residui che queste disegnano; spazi pubblici

necessari ma non sempre abitabili perché ancora intesi, per senso o geografia, fuori dai limiti della città, in attesa di essere scoperti, compresi e infine donati.

Bibliografia

- Baumann Z. (2000), *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press (trad. it. *Modernità liquida*. Bari: Laterza, 2017)
- Bigi D. (2016), *Il senso del limite prima delle periferie: quando la città era ancora definita*. In Lab 2.0 Learning Architecture & Buildings 16/2016 pp.6-7.
- Borja J. (2005), *Il diritto alla città* In Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea* pp. 133-145. Milano: FrancoAngeli.
- Cacciari M. (2002), *Nomadi in prigione*. In Bonomi A., Abruzzese A. (a cura di), *Metamorfosi nello spazio*. Torino: Bollati Boringhieri editore
- Carta M. (2016), *The Augmented city*. In Urbanistica 156/2016
- Clementi A. (2005), *Oltre l'eclisse della fiducia*. In Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea* pp. 146-157. Milano: FrancoAngeli.
- De Certeau M. (2001), *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Edizioni lavoro.
- Indovina F. (2009), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli.
- Lefebvre H. (1970), *Le droit a la ville* (trad. it. *Il diritto alla città*, Verona: Ombre corte)
- Macchi Cassia C. (1994), *Nuovi diffusi e senza storia*. In *Costruire* 133/2009.
- Newman P.W.G, Kenworthy J.R (1999), *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington DC: Island Press.
- Oliva F., Ricci L. (2017), *Promuovere la rigenerazione urbana e la riqualificazione del patrimonio costruito*. In Tucci F. (a cura di) *Green Economy*. Milano: Edizioni Ambiente.
- Perec G. (1976), *Espèces d'espaces*. Parigi (trad. it. *Specie di Spazi*. Torino: Bollati Boringhieri editore, 1989).
- Petreschi M. (2005), *La ritualità negata – alla ricerca del sulcus primigenius*. In Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea* pp. 91-102. Milano: FrancoAngeli.
- Poli I. (2018), *Città contemporanea e strategie di rigenerazione: storia, identità e memoria*. In *Urbanistica Informazioni* n. 278 s.i. pp.245-247
- Salzano E. (2007), *Ma dove vivi? La città raccontata*. Venezia: Corte del Fontego editore.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Bari: Anticorpi Laterza.
- Rossi A. (2011), *L'architettura della città*. Macerata: Quodlibet.
- Vittorini M. (1992), *Relazione generale al PRG 92*. Comune di Firenze.
- Viola F. (2004), *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano*, Roma: Officina edizioni.

* PhD student

** Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

La città e i nodi infrastrutturali: il progetto di rigenerazione degli spazi pubblici del quartiere aeroportuale Roissypole - Charles de Gaulle, Parigi.

Arturo Becchetti*, Fabrizio Felici**, Alessandra Pusceddu***

Abstract.

Our research examines the potential of interventions on infrastructural nodes and railway stations as opportunity of urban regeneration. This theme underlies the winning project of the “Play your airport - saison2” international competition organized by Groupe Aéroports de Paris, on the regeneration of Roissypole district, at Charles de Gaulle airport, whose central pivot is the railway station which allows a direct connection to the french capital.

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, verde urbano, mobilità, comunità, bene comune.

Keywords: Sustainable development, urban green spaces, mobility, community, common good.

La città e i nodi infrastrutturali: l'approccio teorico.

I processi di sviluppo della città contemporanea sono entrati in una fase critica, generata da modelli di sviluppo insostenibili, arrivando a distorcere l'idea di città moderna e produrre fenomeni di frammentazione e degrado dello spazio urbano fisico, con conseguenti ripercussioni sulla percezione e la qualità del paesaggio urbano. Il fenomeno della suburbanizzazione ha riportato le città alla loro funzione terziaria originale: industrie e grandi infrastrutture vengono delocalizzate mentre le popolazioni si spostano dal centro – congestionato e di scarsa qualità abitativa – verso l'esterno, in suburbi o centri urbani di minori dimensioni, alla ricerca di una migliore qualità di vita e maggiori vantaggi economici. Questo fenomeno, se da un lato ha portato ad un rapporto orizzontale che lega strettamente le città tra loro in un insieme reticolare di interconnessioni, dall'altro ha prodotto dinamiche e criticità come lo *sprawl*, la perdita d'identità di interi brani di città, crisi socioeconomiche e ambientali, fratture e vuoti urbani. La necessità sempre più imminente di invertire questa tendenza ha spinto la ricerca verso una vasta gamma di direzioni, con l'intento di costruire la città di domani a partire da quella di oggi, incentivando uno

sviluppo sostenibile per potenziare e riqualificare l'esistente, mitigando il consumo insostenibile dei suoli e la crescita a macchia d'olio delle città.

Lo Spazio Pubblico si inserisce in questo dibattito come ambito di intervento prioritario e privilegiato, permettendo l'applicazione di strategie multidisciplinari, in grado di sviluppare una risonanza a diverse scale, che rispondano alla complessità di problematiche della città contemporanea. Risulta pertanto necessario evidenziare come l'interpretazione stessa di Spazio Pubblico abbia storicamente alternato la sua accezione tra entità fisica di relazione della cittadinanza – successione continua e permanente di luoghi in grado di generare un reciproco senso di appartenenza tra la città e i suoi cittadini – e insieme discontinuo e incoerente di luoghi legati ad un utilizzo principalmente funzionale o di passaggio. Questa crisi di significato, già denunciata nella Forma Urbis di Piranesi – in cui Roma viene rappresentata come una moltitudine di frammenti totalmente disconnessi tra loro, perdendo l'originale senso di unitarietà – pervade la percezione dello Spazio Pubblico nella città contemporanea, ridotto a quegli spazi interstiziali tra i frammenti la cui connessione è generalmente affidata alle infrastrutture.

In questo contesto i nodi infrastrutturali e in particolare le stazioni ferroviarie sono rimasti capisaldi dell'organizzazione urbana, in quanto ambiti di città con un forte carattere funzionale e identitario. Si tratta di spazi di connessione tra la città e la sua infrastruttura che hanno fortemente condizionato, e condizionano ancora oggi, lo sviluppo delle aree urbane che li circondano, arrivando ad occupare posizioni centrali e strategiche indipendentemente dalla loro collocazione rispetto all'estensione urbana. Questi luoghi rappresentano quindi un terreno particolarmente favorevole per le possibilità di intervento che offrono proprio sulla città esistente e sullo Spazio Pubblico come chiave di uno sviluppo urbano "implosivo". Le stazioni, ferroviarie o metropolitane, nella maggior parte dei casi sono edifici di indiscusso valore architettonico e urbano - ma soprattutto rappresentativo - inserite tra quei riferimenti che caratterizzano la città moderna e i suoi quartieri. Connesse inscindibilmente agli spazi pubblici nei quali sono inserite, rappresentano una parte fondamentale del patrimonio urbano in quanto vere e proprie centralità: gli spazi esterni e interni alle stazioni sono interessati da grandi flussi di persone legati principalmente all'utilizzo del trasporto pubblico, ma allo stesso tempo sono diventati luoghi di incontro e di concentrazione - in cui darsi un appuntamento, ritrovarsi o attendere - e veri e propri spazi di relazione. Il carattere di questi poli tuttavia si è alterato nel tempo, adattandosi all'evoluzione della città e subendone le conseguenze. Il sovraccarico dei nodi trasportistici e la

loro funzione principale di “luoghi di passaggio”, hanno contribuito a rendere queste zone parti di città congestionate dal traffico e dall’affluenza - superiori alle capacità supportate - e sempre più carenti di spazi e servizi adeguatamente pensati per renderle effettivamente vivibili, confortevoli e sicure, inserendole nell’immaginario comune come zone in cui regna un diffuso degrado sia sociale che urbano.

Conseguenza diretta di queste considerazioni, l’impostazione metodologica della linea di ricerca presentata si pone l’obiettivo di sfruttare le potenzialità intrinseche di questi luoghi, attraverso un’attenta riflessione analitica sull’importanza dello Spazio Pubblico nell’attivazione di processi di riattivazione urbana. Intervenire in maniera strategica e sistematica, trovando un metodo di approccio olistico che possa essere variabile e allo stesso tempo ripetibile. L’idea progettuale che ne deriva dovrà perciò tener conto della complessa rete di spazi pubblici di un vasto sistema urbano, ma anche delle molteplici sequenze di “episodi” diversi che lo caratterizzano, ognuno con la propria individualità. Partire dalla riqualificazione dello Spazio Pubblico per ottenere, a cascata, una rigenerazione su vasta scala, cercando di ritrovare il senso e l’identità di determinate dinamiche sociali, economiche e ambientali. Il progetto per la riqualificazione dello Spazio Pubblico a Charles De Gaulle ha rappresentato in questo senso un’ottima occasione di messa in pratica di tale approccio, in cui l’analisi preliminare ha fornito gli elementi utili alla definizione dei caratteri e delle qualità spaziali – ed architettoniche – dei luoghi interessati dall’intervento.

Rigenerazione degli spazi pubblici del quartiere aeroportuale Roissy-pole: la ricerca progettuale.

La stazione ferroviaria di Roissy-pole situata all’interno del complesso aeroportuale di Charles de Gaulle, rappresenta il fulcro della mobilità su gomma e su ferro per le connessioni con Parigi. L’importanza strategica e rappresentativa della stazione è direttamente proporzionale ai dati relativi al primo aeroporto di Francia, in grado di sviluppare da solo il 10% della ricchezza della regione dell’Île-de-France. A livello internazionale infatti è il decimo aeroporto per flusso passeggeri (72 milioni nel 2018 con un altissima percentuale di viaggiatori internazionali), secondo in Europa solo all’aeroporto di Heathrow a Londra, undicesimo per traffico aereo (481 movimenti al giorno¹) e tra i primi venti al mondo per traffico di merci.

Inaugurato nel 1974 con l’attuale Terminal 1, si espande rapidamente sotto la mano di Paul Andreu che in quell’anno è architetto capo e direttore dei progetti, mentre nel 1979 diventa direttore dell’architettura e dell’ingegneria. L’impronta di Andreu sul complesso di Charles de

Gaulle è decisamente marcata, tra i 1967 e il 2003 realizza infatti il Terminal 1, la torre di controllo, la sede di Air France, il Terminal 2 (moduli A, B, C, D, E ed F) e la stazione ferroviaria di Roissy-Charles-de-Gaulle. Oggi non si è arrestato lo sviluppo di un complesso in continua trasformazione che prevede ulteriori espansioni anche in vista dei Giochi della XXXIII Olimpiade che si terranno a Parigi nel 2024. Oltre agli edifici strettamente connessi alle funzioni aeroportuali, nel cuore del complesso, si stanza il quartiere di Roissy-Charles-de-Gaulle fulcro amministrativo e dirigenziale, con la presenza, tra le altre, delle sedi di Air France e di ADP Group. Caratterizzato da stili architettonici tanto vari quanto distanti nel tempo, manca di una vera e propria organizzazione degli spazi interstiziali tra i colossali alberghi e le serie sedi rappresentative pur essendo il principale nodo infrastrutturale e di scambi intermodali con mezzi privati. La stazione di Roissy-Charles-de-Gaulle attorno alla quale gravita l'intero distretto ha infatti un volume di 4.768.200 passeggeri all'anno comprendendo la linea metropolitana B e la linea ferroviaria della RER che collegano i 30 km di distanza con Parigi in poco più di 30 minuti.



1. Immagine aerea del distretto di Roissy-Charles-de-Gaulle.

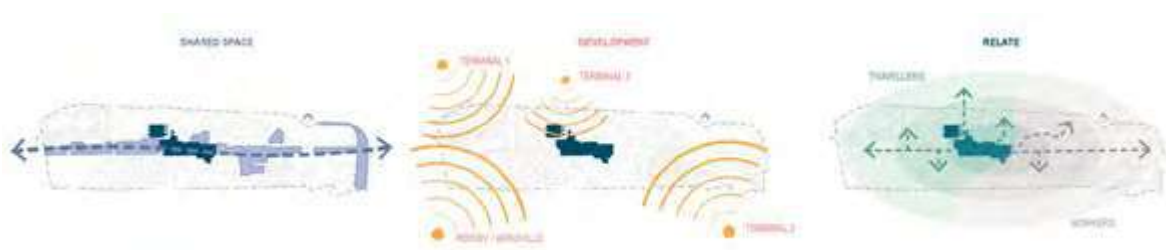
Il concorso *“Play your airport – saison 2”* è stato indetto da ADP Groupe - società che gestisce sia lo scalo di Charles de Gaulle che quelli di Orly e Le Bourget - principale promotrice degli ammodernamenti e dei grandi investimenti sulle aree aeroportuali parigine. Con la realizzazione nel 2017 della propria sede amministrativa al margine del distretto di Roissy-Charles-de-Gaulle la società ha dato il via ad un processo di vera e propria trasformazione urbanistica dell'area, proponendo un edificio contemporaneo, attento alle necessità bioclimatiche e di confort dei lavoratori, polifunzionale e sicuramente di notevole presenza scenica, ma soprattutto è la costituzione di nuovi spazi pubblici che segna il *trend* da seguire per i futuri interventi. Il tetto

dell'edificio si ispira deliberatamente ai giardini francesi e offre uno spazio di notevole qualità sia per i visitatori che per gli impiegati del gruppo, cura del verde che ritroviamo anche all'esterno dell'edificio, in quelli spazi che tendenzialmente erano considerati come superfluo verde di arredo. Perciò proprio la riqualificazione di due spazi pubblici, *Place Jacques Cartier* e *Place Fernand de Magellan*, due "piazze" limitrofe alla stazione, sono state individuate come area di progetto per il concorso.

In una prima fase di analisi, le criticità riscontrate riconducevano da subito ad una scarsa qualità generale degli spazi pubblici; inoltre, sotto il profilo sociologico il quartiere di Roissypole viene fruito perlopiù dagli impiegati delle grandi società presenti nell'area, e dai passeggeri che si trovano a dover affrontare degli scali molto lunghi e quindi necessitano di una sosta/ pernottamento negli hotel ivi situati. Queste due categorie di utilizzatori, che differiscono per necessità e tempi di permanenza nell'area, sono accomunate dalla carenza di servizi primari (come centri culturali, librerie, ambulatori o centri di primo soccorso, uffici postali/bancari, farmacie, centri sportivi, etc...) che si trovano nella cittadina di *Roissy-en-France*, a 3,7 km dall'aerostazione, o presso il centro commerciale *Aeroville* a 5 km a ovest; mentre piccoli esercizi commerciali si trovano all'interno della stazione di Roissy. Le potenzialità del sito sono invece date dalla riconoscibilità architettonica di alcuni edifici, specialmente l'*Aéronef* progettata da Claude Parent e la stessa stazione di Paul Andreu.

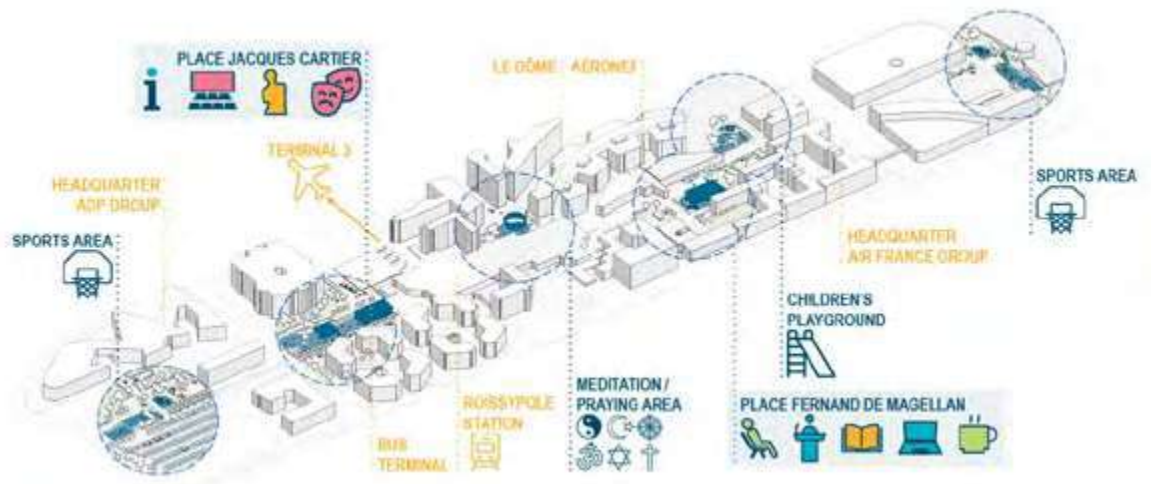


2. *Aéroref* e stazione di Roissypole.



3. Concept degli interventi *Sharedspace*, *Development* e *Relate*.

In base a questa analisi, lo Spazio Pubblico è stato il focus dell'idea progettuale rendendo subito chiara la necessità di espandere l'intervento oltre le aree assegnate per offrire una visione completa delle sue potenzialità: Sharedspace, Development e Relate le parole chiave attorno le quali si è articolata l'intera proposta.



4. Concept progettuale.

Lo *shared space* è un approccio di design urbano che minimizza le barriere architettoniche e le differenze materiche e simboliche tra ambiti di uso del suolo. Portando allo stesso livello sia gli ambiti pedonali che quelli carrabili, insieme agli spazi verdi e alle pertinenze degli edifici, si può ridurre il predominio dei veicoli e migliorare la sicurezza dei pedoni. Sotto quest'ottica, per prima cosa, sono state assegnate nuove funzioni e servizi a delle aree libere, ben identificate, in tutto il quartiere (tra queste: due aree sportive, un'area gioco per bambini e un'area per meditazione/preghiera), arrivando infine a concentrarsi sulle due piazze presenti. Queste nuove funzioni, necessarie a migliorare la vivibilità dell'area per tutte le categorie di utenti (viaggiatori e lavoratori), si trovano lungo il predominante asse che attraversa Roissypole (*boulevard*), sul quale si sviluppano i servizi, gli spazi liberi e il verde. Una volta individuato tale asse sono stati scelti dei punti focali (*nodi*) che connettersero l'intervento alle nuove funzioni. Il trattamento delle pavimentazioni e la scelta delle essenze arboree sono state frutto di uno studio sulla ecosostenibilità dei materiali: la stratigrafia del parterre permette un completo drenaggio delle acque meteoriche, filtrando le sostanze inquinanti presenti nella pioggia. Gli alberi sono stati scelti prendendo spunto dallo studio LIFE + dell'IBIMET (Istituto di Biometeorologia CNR Bologna) che identifica le essenze che hanno maggiore capacità di assorbire CO2 e altre sostanze, ripulendo l'aria dall'inquinamento (provocato in particolare dagli aerei). Inoltre le aree verdi sono state

progettate con accorgimenti diversi a seconda delle tipologie di fruitori, del contesto e delle differenti sensazioni che si volevano produrre. *Place Magellan* si riempie di un verde più articolato e intimo dedicato principalmente ai lavoratori del quartiere. Piccoli spazi lineari di sosta e relax si snodano tra fitte presenze arboree, con l'obiettivo di migliorare la qualità del tempo trascorso sia al lavoro (con la vista su questo "giardino incantato") sia durante le pause. Suggestivi pergolati conducono ad un parco che vuole ricordare l'atmosfera dei giardini giapponesi, dove i colori, i profumi e la presenza dell'acqua diventano elementi sensoriali (rumore bianco), piccole cascate e tranquilli laghetti contribuiscono alla percezione di spazi calmi e naturali, che mitigano l'effetto dei grandi edifici circostanti. Per *Place Cartier* è stato pensato invece un verde più orizzontale: un grande prato che permette di vivere lo spazio in maniera più libera, trascorrendo il tempo all'aria aperta, godendosi il sole o all'ombra di un grande taglio durante le calde estati francesi. I ciliegi piantati nella parte pavimentata della piazza riprendono il ritmo dei pilastri della stazione di Roissy, trasportando sullo Spazio Pubblico esterno l'architettura di Paul Andreu.



5. Spazi verdi in *Place Magellan* e *Place Cartier*.

L'impostazione di un nuovo contesto urbano, basato su interventi di riqualificazione dello Spazio Pubblico compresi in un ottica generale, garantisce un miglior funzionamento degli stessi; allo stesso tempo le nuove architetture, sviluppate coerentemente ad una visione d'insieme possono innescare un effetto di risonanza in grado di portare al raggiungimento delle aspettative iniziali. Perciò le nuove costruzioni su *Place Magellan* e *Place Cartier* pur rappresentando poco più che una proposta dal punto di vista architettonico, raccolgono gli intenti dello sviluppo urbanistico, proponendosi come esempi e catalizzatori per i futuri interventi, proprio come ADP Groupe fece con la sua nuova sede nel 2017. Le funzioni inserite nelle due piazze sono state pensate in riferimento alle differenti tipologie di fruitori mentre entrambi i padiglioni di nuova costruzione sono pensati per essere prefabbricati, ecocompatibili e parte integrante del disegno dello Spazio Pubblico. La struttura è formata da cavalletti in legno lamellare, prefabbricati e ripetibili anche per pensiline e pergolati, mentre tetti verdi, tamponature e vetrate sono pensate

per essere anche queste modulari e prefabbricabili. Il padiglione di *Place Magellan* si colloca su un lato della piazza antistante l'Aéronef e si sviluppa in costante rapporto con il nuovo parco. La parte sulla piazza ospita una caffetteria/punto ristoro in cui sia i lavoratori che i viaggiatori di passaggio possono godersi una pausa con la vista sul verde e sull'acqua. Al centro un volume più alto e coperto da lucernari funge da ingresso principale e foyer per la parte dedicata a lavoro, studio, lettura, workshop e conferenze, nella quale le pareti divisorie sono composte da pannelli a pacchetto che permettono di gestire lo spazio a seconda delle necessità, rendendo il padiglione estremamente versatile. Inoltre la struttura, continua in un pergolato che genera una percezione di forte rapporto tra interno ed esterno. Il padiglione di *Place Cartier* è pensato invece per essere un *landmark* della piazza, in continuità con altri oggetti ed edifici, vuoti e pieni, disseminati lungo il percorso, che riprendono la lezione di Gordon Cullen sulla percezione volumetrica di San Martino al Cimino. La struttura diagonale cambia la propria percezione mano a mano che ci si avvicina lungo il *boulevard* mentre i due volumi più alti (infopoint e bagni pubblici/deposito) fungono da "totem". L'edificio vicino al *boulevard* ospita un centro culturale, adatto a mostre ed eventi, mentre l'ala nord è una grande pensilina con panchine dove rilassarsi o poter organizzare eventi come cinema, proiezioni e concerti.



6. Padiglioni su *Place Magellan* e *Place Cartier*.

Infine lo sviluppo di strategie di mercato, per promuovere non solo l'intervento in se ma la qualità risultante da un nuovo modo di immaginare lo Spazio Pubblico, risulta essere il passaggio conclusivo di uno dei possibili metodi d'approccio ai problemi della città contemporanea, in grado di apportare qualità, generando profitti sia per il pubblico che per gli investitori privati. Gli spazi e i nuovi edifici inseriti all'interno del progetto di riqualificazione di Roissypole, vengono concepiti in stile "padiglione fieristico", spazi polifunzionali che danno la possibilità di essere adattati ad ogni situazione-evento-manifestazione. ADP Groupe ha così la possibilità di usare privatamente e/o affittare tali spazi ad aziende o organizzatori di eventi, instaurando delle partnership con gli hotel presenti (Citizen, Hilton, Novotel, etc...) che forniscono

il servizio ricettivo ai visitatori/partecipanti. La posizione strategica di Roissypole, permette a chi usufruisce di questi spazi per eventi o conferenze, di non spostarsi dal luogo di arrivo e partenza. Per chi invece si trova a Roissypole durante il tempo di attesa tra un treno e l'altro o a causa di lunghi scali, può godersi una mostra dedicata alla settimana della moda di Parigi, piuttosto che al torneo del Roland Garros di tennis.



7. Cronoprogramma degli eventi parigini.

Il padiglione posto su *Place Cartier* è infatti pensato per ospitare mostre temporanee legate ai principali eventi che si svolgono a Parigi e in Francia in generale, una sorta di vetrina pubblicitaria che dia visibilità alle aziende e all'evento in se, ma anche che offra la possibilità, a chi non si recherà a Parigi, di avere un assaggio della capitale. Le sale e gli spazi progettati per il padiglione su *Place Magellan* sono invece perfetti per ospitare convegni aziendali, anche di più giorni – possibilità di pernottamento in loco – a prezzi più competitivi rispetto a sale ed hotel all'interno della capitale. Con l'inserimento di un servizio ristorativo e sale comuni, allo stesso tempo, si dà la possibilità a tutti di usufruire di questi spazi quando non sono usati per eventi particolari.

L'approccio sistematico e multidisciplinare di questo progetto è stato capace di sviluppare un contributo aggiuntivo rispetto ai risultati attesi da ADP Groupe, venendo riconosciuto vincente per la sua fattibilità effettiva ma soprattutto per la capacità di sintetizzare in un unico intervento la risposta a diverse problematiche. Viene pertanto rimarcata l'importanza di integrare il progetto dello Spazio Pubblico con quei caratteri urbani, storici e sociologici che ne definiscano l'identità,



8. Area ristoro nel padiglione su *Place Magellan* e area espositiva nel padiglione su *Place Cartier*.

offrendo una base solida su cui poter continuare a sviluppare le sperimentazioni in questo ambito.

«La città nasce con una sua dimensione, nasce con una sua delimitazione e con un'intenzione essenziale, che è soprattutto quella di definire gli Spazi Pubblici di relazione.»³

Marcello Vittorini

Note

¹Dati 2018, da *Airports Council International*.

²Dati 2014, da *SNCF Open Data*.

³Cerasoli M. (2002). *Intervista con Marcello Vittorini. La qualità urbana e i piani urbanistici*.

Bibliografia.

- Addison F. (2015). *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État: Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*. Tesi di dottorato, Politecnico di Milano - Université Paris-Est.
- Basso S. (2001). *Partecipazione*. In Spazio & società – Space & society: rivista internazionale di Architettura, Urbanistica e Design. N. index 2/2001. pp. 148-165.
- Cerasoli M., Amato C. (2018). *Mending Termini Station, una utopia per la Città Eterna*. In Urbanistica Informazioni On-Line. N. 278/2018. pp. 24-29.
- Cerasoli M. (2016). *Cities of the world, a world of suburbs*. In Technical transaction – Architecture. N. 113/2016. pp. 35-50.
- Cerasoli M. (2012). *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio*. Roma: Aracne Editrice.
- Cullen G. (1976). *Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione*. Bologna: Calderini Editore.
- Dupuy G. (1994). *Le reti come strumento per il controllo dello spazio urbano*. In Boscacci F., Camagni R. (1994). *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*. Bologna: Il Mulino.
- Echenique M. (1981). *Transport investment and urban land values*. In International Journal of Transport Economics. VOL. 8 N. 2/1981. pp. 189-211.
- Lynch K. (2001). *The image of the city*. (trad. it. *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio. 2001).
- Magnaghi A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Montedoro L. (2013). *Una scelta per Milano*. Macerata: Quodlibet.
- Rowe C. (1976). *Collage city*. In Spazio & società – Space & society: rivista internazionale di Architettura, Urbanistica e Design. N. 4/1976. pp. 51-66.
- Urbanistica Informazioni*. N. 249-250/2013. pp. 10-26.
- Viola F. (2004). *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano*. Rome: Officina Edizioni.

* Architetto; ** Architetto, *** Architetto e PhD in Architettura e costruzione – Sapienza Università di Roma;

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

PUBLIC SPACES: resources for the city or places of conflict?

Teresa Cilona*

Abstract

Public spaces, whether they be indoors or out, are an important part of cities. They are the places of everyday life that have, over time, undergone a phase of decline. Today, in fact, they are under used, unattractive, unsafe and reflect the state of health of urban centers and their inhabitants. This study investigates the quality of public spaces of some urban realities - national and international - which have become examples of sustainable urban regeneration, places of sociality and hospitality.

Keywords: quality of public space, identity, attraction

INTRODUCTION

Public spaces - whether they be indoors or out - such as squares, open areas, streets, parks, adjacent of areas, sports and leisure facilities, parking lots, public transport stops, shopping centers, service areas, etc., are an important part of cities. They are places of everyday life that have, over time, undergone a phase of decline following crises and constant changes in the city and population. The quality of life and public space has been lost, a condition that reflects and identifies the state of health of a city, its inhabitants, its administrators, and which reflects the quality of entrepreneurial ideas and the ability to implement them, which also registers the interpersonal skills and the creativity of its citizens. Unfortunately, the phenomena of conurbation have taken over, leaving local places and identities to disintegrate, creating a clear break between community and settlement, erasing signs of belonging, and undermining the concepts of the common good and the use of public space (Cilona T, 2017). To improve well-being and quality of life it is necessary that public spaces be attractive and safe, which is why it is necessary to design them following principles of sustainability that meet the needs and expectations of all citizens, particularly the weakest, as indicated in the Public Space Charter¹. The design of public space always requires an overview and must take the historical, urban, architectural, environmental, cultural and social aspects specific to each place into account, whether it be in a historical center, a residential area, on the periphery, in an abandoned building, in an industrial area, in a commercial area or near a waterway. From the

second half of the nineteenth century we witnessed a change in function of urban public spaces - which adapted their structure to the development of transport infrastructures - and progressively gave way to production, housing and commercial needs. From this moment on their creation took place in residential areas and far from historic centers. The change of perspective registered – with a shift of housing functions from the center to the periphery – determined the phenomena of abandonment and degradation, as well as a gradual loss of attractiveness of these public spaces (traditionally dedicated to meeting and socialization of citizens) and, very often, outdoor areas began to be used exclusively as car parks. Only in recent times has a return to public spaces gradually been reaffirmed as a decisive element for improving the livability of urban contexts, driven by the growing demand of citizens to enjoy plazas, streets and parks as places dedicated to new forms of social relations. This study focuses on the quality, use and transformation of public spaces of some urban contexts – national and international – such as Shanghai, Copenhagen, Böblingen (in Germany), Madrid and Milan, which have become excellent examples of urban regeneration, resource catalysts, places of inclusion, and sociability. Cities where redeveloped public space has become a strength of the city.

THE INQUIRY: BETWEEN SOCIAL AND URBAN FUNCTION

The themes of redevelopment and re-appropriation of public spaces are increasingly common in today's debate between enthusiasts, scholars, administrators and ordinary citizens. Two aspects emerge from this heated and often animated debate: the first, concerning the growing interest in urban public spaces; the second, instead, refers to the quality and availability of public spaces which are not so obvious. In fact, considering the changes that have taken place in big cities over the last few decades, some considerations must be made.

From an economic point of view, the privatization process that involved ever larger portions of urban centers introduced new ways of using public spaces: from meeting places and commercial exchanges, to spaces for sports, relaxation or eating areas. In light of these mechanisms, it follows that it is not possible to formulate an unambiguous and exhaustive definition of urban public space, since it is the very nature of public space that it must be detected from time to time on the basis of attendance, of the social dynamics that occur as well as the rules – both explicit and implicit – that govern these spaces. Some studies have attempted to analyze the perception of public space on the part of the population through a mix of survey methods that have allowed a large amount of information to be collected (among these Marzette A, 2013) that is both quantitative and qualitative². Such observations highlighted profound differences based on territory.

Specifically, in the richer cities – more advanced and industrialized – positive judgments emerged, whereas in the poorer cities negative judgments were recorded (the inadequacy of public space is recognized above all with reference to certain populations – the elderly and children for example – and is accompanied by a widespread perception of social insecurity and danger to the individual). In general, however, the spaces considered to be the safest and most accessible are those that preserved a variety of public qualities, escaping the dominant specializations in terms of entertainment and consumption. Qualities that encourage usability, sustainability, participation, meeting, resting, energy self-sufficiency and above all guarantee the reception of heterogeneous populations. These are the principles that characterize the redevelopment projects analyzed in this study below.

REQUALIFICATION ACTIONS IN COMPARISON: 5 CASE STUDIES

1 - A green oasis in the center of Shanghai: the URBAN BLOOM Project

In March 2018, a group of designers – AIM Architecture and Urban Matters – reinvented a public space in the city of Shanghai, transforming a former parking lot into an urban park through the use of recycled elements. The project called "Urban Bloom" was built in a popular area of the city - in the Anfu Road district of residences, offices, restaurants, shops and schools – and through the combination of a set of elements (consisting of wooden pallets and poles crowned with transparent spheres) intends to represent a natural landscape (fig. 1). The goal was to create an oasis of greenery, of about 330 square meters, in contrast to the city bustle, using recycled and low-impact materials. There are three key elements of the project: pallets, vases, and spheres combined together following geometric lines and lots of creativity.



Fig. 1 - Shanghai, Anfu Road, *Urban Bloom* Project

The key word, in fact, is freedom: the desire to play, to put in a good mood, to overturn the classic concept of urban space oft understood as a paved square with seats and flower boxes - perhaps made of cement - and a few trees for shade. URBAN BLOOM welcomes and attracts the visitor, maintaining sociality as a main function – favoring interaction, aggregation – stopping in this space, resting, reading, escaping from the rhythms of modernity. The wooden pallets were left partially unpainted so as to let the natural material stand out and partly painted green, to recall the concept of a grass lawn. Due to their shape and structure they can easily be adapted to the most varied of uses, transforming themselves from time to time into large and small tables and benches. Urban Bloom reflects the new needs of urban spaces and is configured as a more fluid, dynamic social catalyst, made to be fully experienced in the present: an intended use of the space that is much better than the original sad and squalid car park.

2 - SUPERKILEN: Park for multi-ethnic integration in Copenhagen

In the heart of Copenhagen, in the northern district of Nørrebro stands the Superkilen, a gigantic 30,000 square meter urban park, inaugurated in 2012. The project is part of an urban improvement plan and aims to celebrate diversity, foster integration of the 57 different ethnic communities that coexist within it, and redefine the functions of urban space around different cultures. The infrastructure system of the area has been completely redesigned, adding new stops for public transport and extending the network of existing cycle paths. An innovative element was the participation of citizens who, during the drafting of the project, were asked to position new interchange lines and walkways at their discretion. This permitted a final outcome that was closer to the needs of citizens, reduced traffic, and quadrupled bicycle use. The park extends for almost a kilometer and is divided into three colored areas: green, red and black (fig. 2).

The green area is characterized by an actual park designed as a play area, served by cycle paths and pedestrian paths. The red zone is undoubtedly the most striking starting with its planimetric prospect: the pavement is made of pink rubber interrupted here and there by red maples that further multiply the effect. The theme of this area is sport, where numerous states have provided a range of sports equipment available to everyone.

The combination of simple materials combined together has created a space rich in meaning and a union of the whole without cultural divisions: from Brazilian park benches and Armenian picnic areas to the cast iron waste baskets of Great Britain; from the climbing structure of India, to the ping-pong tables of Spain, to the swings of Iraq. All these elements make it possible to mend a part of the city and make space available that otherwise would have remained empty

and unused, rendering it magnetic and appealing at the same time. The black area is designed to be a relaxing space. Lebanese cedars and Japanese cherry trees shade the bike paths, and it is possible to stop and park your bike in racks provided by Norway. To give a relaxing air to the area fountains from Morocco and tables and benches from Brazil and Belgium (respectively) have been included, where it is possible to spend time with board games. Furthermore, Superkilen hosts a public ring where you can practice Thai boxing, spaces with gym equipment from the Santa Monica pier in California, bike paths, a typical Jamaican sound system or in the Next Up: a bowl-shaped, concrete basketball court.



Fig. 2 - Copenhagen, Urban Park "Superkilen".

And once again, you can find the revolving benches found in Baghdad, the typical Blackpool waste bins (a British seaside town), or the huge donut-shaped neon light. In short, Superkilen represents the maximum expression of Danish multiculturalism, hosting objects, structures and urban furnishings from practically all over the world: an excellent model of urban public park planning, among the most original created in Europe.

3 - BOLINGEN: a road turns into an urban living room

In the spring of 2015, in the German city of Böblingen - known for its automotive and IT industries - the Bahnhofstrasse road network was redesigned; a very busy road that leads from the train station to the city center. The artery was converted into a new backbone for public and recreational space for the community, becoming an urban living room that is elegant and attractive thanks to the regular greenery, the modular wooden furniture and the circular hanging lamps that are comparable to UFOs (fig. 3).



Fig. 3 - Bolingen, Bahnhofstrasse redevelopment

It is a place where you can take a leisurely stroll, go shopping, discover traces of the historic city, stop, enjoy yourself and have fun. The long strip, about 1.8 hectares, is closed by red brick facades and glass and steel office buildings and shopping centers. The inclusion of quality elements and ad hoc furnishings give the area a new identity whose maximum inflow can reach up to 35,000 commuters a day. Beyond the clean and linear design are the suspended annular luminaires; the pixel flooring made with Iberian stone slabs; the street furniture in ash wood, characterized by long benches; the single rotating seats; the inserts – made of prefabricated concrete and printed upon with a photolithographic technique that tells the history of the city. People are encouraged to discover traces of the old city and willingly stop even outside office hours. In particular, the Elben square, known as one of the busiest junctions in Böblingen, was designed at the same height as the new road. Bahnhofstrasse is configured, following its redevelopment, as a typical example of how it is possible to transform a busy city artery into a place of discovery and knowledge.

4 - MADRID RIO: AN URBAN PARK IN THE CENTER OF THE SPANISH CAPITAL

The Madrid Río is a park born from an urban redevelopment action in the Spanish capital, between 2003 and 2007 and inaugurated in 2011, which involved burying part of the M-30, an arterial road bypass built in the '70s parallel to the Manzanares river (fig. 4). In 2005 a competition of ideas was announced for the reuse of the areas freed by the burial of the ring road. These were the years before the economic collapse of 2008, when Spain was in full growth and, in addition to the numerous examples of building speculation, was also investing in projects to restore public areas. The winning project included new green spaces that would wind along the 10 kilometers of the Manzanares. In this way, contact between the river and the population was restored, recreating the connection, sacrificed for decades by the M-30, between the northern and south-eastern part of Madrid, in a fairly central area of the city, not far from the Segovia Bridge, the Royal Palace and the Almudena Cathedral. The Park is divided into a wide variety of spaces and the main green areas are: the Huerta de la Partida, the orchards of the Royal Palace (proposed in a modern key with the addition of a wide range of new species), and the Arganzuela park (whose morphology is designed with alternating homogeneous areas of tree species with intertwining, wide, curved pedestrian paths, which reflect the flow of the river and is also recalled in the numerous water features).

The main public spaces, built recently or previously, are in turn connected by the Salòn de Pinos, a green corridor aligned with the now buried ring road and reanimated by 8000 newly planted pines. At the same time the two city and park edges are connected again thanks to the

restoration of historic bridges – such as the Segovia, Toledo and La Reina – flanked by the dense system of new pedestrian and cycle bridges.

The success of the park is however conferred by the endowment of numerous services, which include areas equipped for sports activities, skate parks, play areas for children (made of natural materials and divided according to different age groups), as well as the elimination of physical barriers for the elderly and disabled, access to the area via low-floor bus lines, the presence of tactile, visual and sound signals, and the use of different materials in the pedestrian paths to signal an intersection or a point of interest. In summary, the project represents a reversal of the trend towards the widespread diffusion of speculative practices whose past social and economic effects have been devastating.

Fortunately, the Madrid administration succeeded in creating a contrasting model of land management that has allowed the redevelopment of entire urban plots.



Fig. 4 - Madrid Rio, Urban Parck

5 - The Porta Nuova project in Milan: an urban by-pass

The Porta Nuova project, approved in 2004, is the largest urban redevelopment ever carried out in the heart of Milan which transformed about 290,000 square meters of abandoned areas and involved 8 designers of different nationalities. The objective of the project is centered around the idea of generating a new sociality for degraded parts of the city through a new spatial perception in continuity with the historical tradition of the Milanese gates. The landscape intervention, inserted within a broader redevelopment operation that is both public and private, covered the entire design chain, from the concept to the creation of open spaces. The Porta Nuova project was articulated as a sort of urban by-pass, linking the quarters of Garibaldi, Isola and Varesine (fig.5) that were previously separated. The project proposal, billing itself as the longest promenade in the city, has proved to be of fundamental importance from an urban point of view as a hinge between different neighborhoods and a device capable of revealing a new part of the city, as well as from a social point of view. In fact, today it is a place that is loved by its citizens. The redevelopment of Porta Nuova is considered to be the natural expansion of the existing neighborhoods and aims to relate the history and identity of each of them through a qualitative implementation of public spaces, new squares, pedestrian paths and parks for the community.

All this was made possible thanks to the development of refined solutions both at an environmental and a technological level. Is therefore an example of successful redevelopment and re-appropriation of public spaces.



Fig. 5 – Milan, Porta Nuova

CONCLUSIONS

The examples illustrated above describe paths of regeneration of public spaces undertaken in countries and regions with different histories, traditions, customs and traditions, but with a common goal: improving the quality of life of citizens (Cilona, 2015). These cities created different urban regeneration projects thanks to civic leadership, the foresight of administrators sensitive to the subject, and the commitment of cultural associations and individual citizens trying to improve the urban spaces in which they live. Public spaces are a very important part of the city and their development makes them more livable and attractive and the examples shown in this study demonstrate it. For these reasons, they are considered a great resource for the city rather than places of conflict.

Note

- 1 - The map of public space has been approved during the work of the 2nd Public Space Biennial (Rome, 16-18 May 2013) - in line with the European Landscape Convention and the United Nations Programme for Human Settlements (UN-Habitat).
- 2 - The data are the result of a survey carried out in 2013 on a number of residents stratified by gender, age group, territorial distribution and size of the municipality to which they belong.

Bibliografia

- Allegretti U.(2011), *Modelli di partecipazione e governance territoriale. Prospettive per i processi partecipativi nei comuni "dopo" le circoscrizioni*, in Istituzioni del federalismo, n. 2, pp. 205ss.
- Cilona T. (2015), *Gestione partecipata, integrazione sociale e rigenerazione urbana. Un caso studio*. Atti della IX Giornata di studio INU - Infrastrutture blu e verdi, reti virtuali, culturali e sociali. II sessione: Rigenerazione urbana. URBANISTICA INFORMAZIONI, Special Issue n. 263, pp. 58-61.
- Cilona T. (2017), *Agrigento Smart: Integration and sustainability in the regeneration of an urban public space*. A case study. Biennale dello Spazio Pubblico 2017.
- Decreto-Legge 31 maggio 2014, n. 83 - Gazzetta Ufficiale, <http://www.gazzettaufficiale.it>.
- Galdini R. (2017). *Terapie urbane. I nuovi spazi pubblici della città contemporanea*, S. Mannelli, Rubbettino.
- Marzette A. (2013), *Spazi pubblici, popolazioni mobili e processi di riorganizzazione urbana*, Laterza Editore.
- Mela A. (2006). *Sociologia delle città*, Roma, Carocci.
- Paquot T. (2009). *L'espace public*, Paris, La Découverte.
- Valastro A.(2016), *Le regole locali della democrazia partecipativa. Linee di tendenza dei regolamenti comunali*, Napoli, Jovene.
- Valastro A.(2016), *La partecipazione alla prova dei territori. Dal decidere al fare*, Labsus.

Sitografia

- <https://www.scambieuropei.info/5-esempi-di-riqualificazione-di-citta-europee>
- <https://www.objectsmag.it/milano-e-la-biblioteca-degli-alberi>
- <http://www.vg-hortus.i>
- <https://blog.urbanfile.org>
- <https://mobility-access-pass.org>

*Architect, Researcher in Urban Planning
University of Palermo, Italy,
Polytechnic School, Department of Architecture

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Tagliare alberi in città

Valerio Cozzi *, Erica Kusterle **

Abstract

UN Goal 15: Plant a tree and help protect the environment. Planting a tree is a common gesture between the most distant civilizations, and yet media relaunch news concerning the latter installation as a conquest. The constant appeal to sensitivity on the problems linked to climate change is opportune and necessary but may feed the public with expectations that it is difficult not to disappoint when trees, for the most varied needs - underground services, safety, phytosanitary problems, etc. - must be removed.

Parole chiave: Alberi, bene comune, comunità, progettazione responsabile, verde urbano

Keywords: Trees, common good, community, responsible design, urban green

UN Goal 15: Plant a tree and help protect the environment. Gli obiettivi stabiliti dalle Nazioni Unite per accompagnare lo sviluppo del pianeta sono permeati da un sano pragmatismo. Promuovono gesti e comportamenti in equilibrio fra esigenze umane e ambientali, di immediata comprensibilità e spesso di pronta applicazione su scala personale¹. Piantare un albero è un gesto antico, saggio e propiziatorio, che accomuna le civiltà più distanti.

Eppure è con lo smalto delle conquiste inimmaginabili che i media rilanciano ogni notizia relativa alle nuove messe a dimora. Le città dei paesi in via di sviluppo ci tengono a presentare la propria componente “verde” come un segnale innovativo e a informare i cittadini sul numero di esemplari arborei aggiunti a ogni nuova stagione². È consuetudine ormai che le amministrazioni comunichino le proprie iniziative sociali e culturali inquadrando nella cornice dei temi ambientali dell’inquinamento e della perdita di biodiversità.

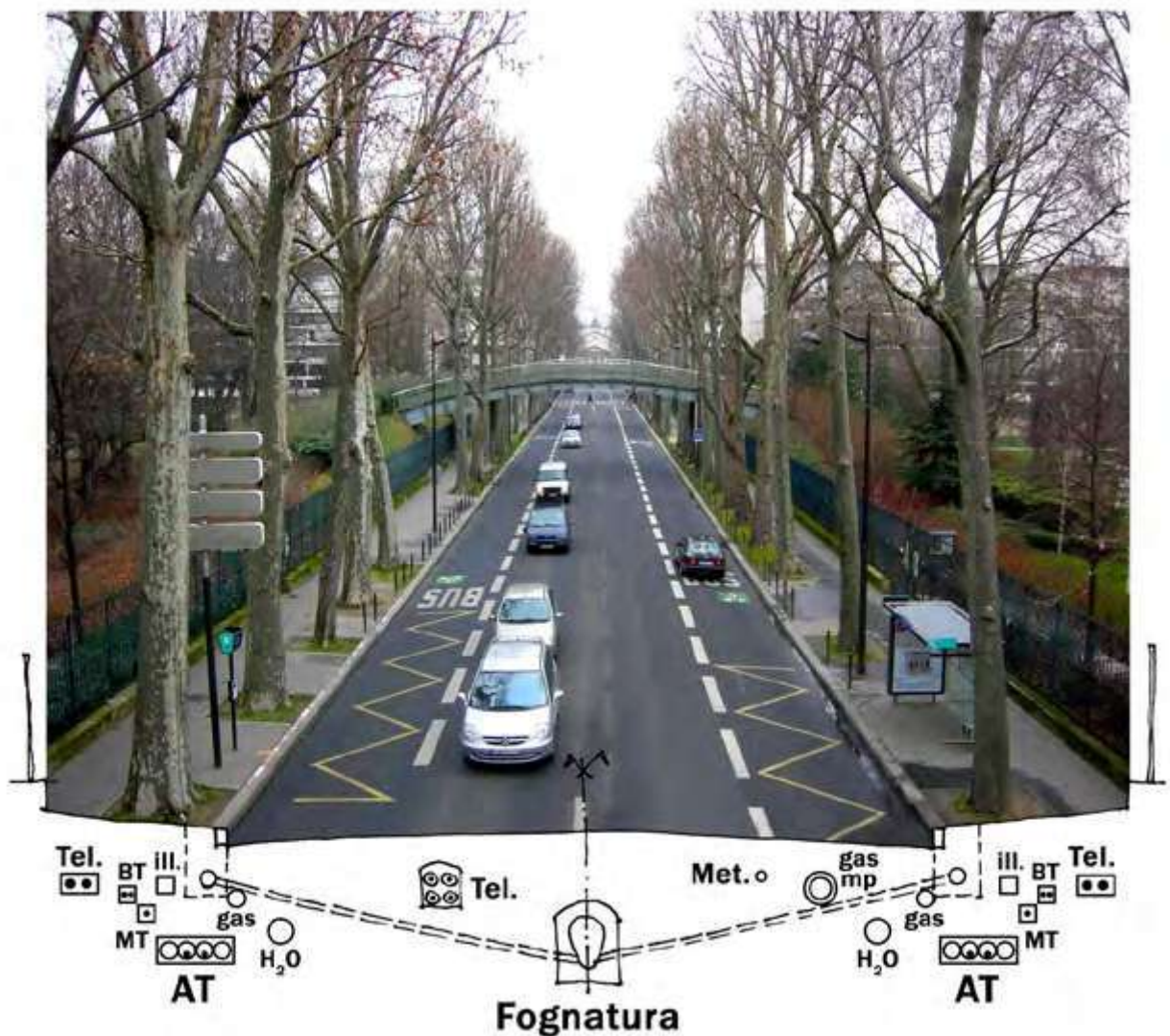
Se, per la sua importanza, l’appello costante alla sensibilità sui problemi legati al *climate change* è opportuno e doveroso, dall’altro esso ha forse lo svantaggio di alimentare nei cittadini aspettative che è difficile non deludere quando gli alberi vanno tagliati.

Gli interventi di rimozione degli alberi sono impopolari, la gestione del patrimonio arboreo è una questione delicata che diventa un vero e proprio spauracchio in periodo di elezioni. La programmazione delle manutenzioni, quando c'è, passa perlopiù inosservata: a fare notizia sono gli schianti provocati dal maltempo, i rami e i tronchi che - quando va bene - rimangono a terra. Eppure gli abbattimenti, nel senso proprio di *far cadere colpendo, atterrare, uccidere* e figurato di *privare del vigore, piombare addosso e rovesciare* avvengono di continuo sotto gli occhi di tutti. Spesso con la complicità di tutti. Quasi sempre, però, attribuendone la responsabilità ad altri – al governo locale. Il deperimento lento e progressivo causato da cattive pratiche manutentive, da potature effettuate con strumenti non affilati, non disinfettati, nella stagione sbagliata, senza tecnica, senza necessità? Colpa degli incarichi affidati dal Committente pubblico attraverso gare al massimo ribasso. Le crescite stentate dovute al terreno costipato, alla pioggia che si fa pozzanghera anziché infiltrarsi e raggiungere le radici? Colpa del Programma Urbano dei Parcheggi che spinge le auto a cercare posto nelle aiuole. Le vessazioni quotidiane e universalmente perpetrate nei confronti dei nostri “polmoni verdi” sono, in ultima analisi, misure miopi per risparmiare tempo e denaro. I cittadini tendono a tollerarle ritenendole in modo erroneo mali inevitabili, mentre sono pronti a mobilitarsi per ostacolare qualunque intervento di riqualificazione che debba operare degli abbattimenti anche se giustificati nel quadro di un sostanziale miglioramento dell'ambiente urbano in prospettiva³. Le argomentazioni delle autorità, di qualunque natura esse siano – interventi dettati da esigenze di viabilità, impiantistica, sicurezza, problemi fitosanitari, ecc. non possono scalfire l'incrollabile (questa sì) convinzione che un albero in città sia degno di essere salvato perché... forse perché ne va della stessa sopravvivenza del genere umano.

Ora. È senz'altro opportuno vigilare sul patrimonio verde della collettività, ben vengano le voci che chiedono di piantare alberi in quantità⁴ nonché le leggi e le sentenze che si schierano contro gli abbattimenti di esemplari su suolo pubblico e privato⁵. Purtroppo, però, il “semplice” gesto di riempire le città di alberi non le rende automaticamente migliori.

Piantare alberi in città è la pubblicazione che abbiamo realizzato per la Fondazione Minoprio nel 2013 con il contributo del Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale (PSR 2007-2013). L'urgenza di allora era garantire condizioni ideali per la messa a dimora di alberi in contesti urbani affinché potessero crescere sani e senza la necessità di interventi onerosi e (spesso solo nelle

intenzioni) riparatori. Stampato in tremila copie e distribuito anche in formato digitale, il manuale mirava a fornire uno strumento per la comprensione del “sistema albero” agli amministratori che devono valutare progetti, fornitori e opere, e a studenti e professionisti desiderosi di approfondire i criteri per una progettazione di qualità. Il rapporto fra albero e ambiente urbano era affrontato “da sotto in su”, a partire cioè dalla trama di cavi, tubature, fondazioni, impianti, volumi tecnici, apparati, vie di comunicazione che consentono alle nostre città di “funzionare” e che costituiscono, al tempo stesso, un ostacolo fisico allo sviluppo degli apparati radicali degli alberi.



Schema dei possibili sottoservizi lungo un asse viario

L'obiettivo era condividere i punti di convergenza fra le esperienze di landscape designer, agronomi, naturalisti, arboricoltori, botanici per individuare le condizioni ideali affinché gli alberi possano crescere felici anche in ambienti fortemente antropizzati, rendendo i cittadini (e le amministrazioni) felici. Le città non nascono per essere ambienti naturali - solo un po' più confortevoli. L'obiettivo di una città contemporanea, la qualità della vita che essa è in grado di offrire, dipende dalle potenzialità, dagli spazi, dai servizi che essa mette a disposizione delle persone. Una città deve funzionare. Anche le proposte più recenti in fatto di paradigmi urbani – una fra tutte, la *smart city* – non possono prescindere dal concetto di *performance*. E, per strano che possa apparire, l'elemento arboreo non interviene necessariamente in senso positivo all'interno del bilancio di una città. Per riuscirci esso deve rappresentare il risultato di una serie di scelte che esprimono:

- la qualità intrinseca dell'albero (selezione, coltivazione)
- la qualità del sito (individuazione dello spazio vitale)
- la qualità del progetto (disegno dello spazio vitale)
- la qualità della messa a dimora (fattori tecnico – costruttivi)
- la qualità della gestione / manutenzione

I lavori per la nuova edizione del testo si stanno concentrando in particolare sull'ultimo punto, sviluppato sempre a partire dalla prospettiva del progettista: la gestione degli alberi in città. Provando a ricalcare l'approccio delle UN si potrebbe parafrasare il Goal 15 con *Respect the tree and help protect the (urban) environment*. Dove il concetto di rispetto si applica fin dal momento in cui la matita si posa sul foglio, quando il gesto di piantare è ancora allo stato potenziale e va valutato nel quadro sistematico del patrimonio verde che dovrà crescere con e nella comunità contribuendo ad accompagnarne le scelte. Fin dal momento in cui il progetto va comunicato, quando oltre alle corde dell'impatto emotivo e spesso solo propagandistico andrà stimolata la curiosità ad approfondire e aggiornare le proprie conoscenze e convinzioni da parte di tutti. La missione dell'architetto non è solo progettare nel rispetto delle esigenze dell'albero (benché questo sarebbe già un ottimo traguardo). È anche e soprattutto ispirare nei fruitori dello spazio urbano la consapevolezza che la presenza di un albero rappresenta il miglior compromesso possibile e un manifesto del rapporto che si desidera stabilire fra uomo, natura ed esigenze della vita contemporanea. Non malgrado, bensì proprio in quanto esso è accolto nell'ambiente in cui è possibile esercitare il massimo grado di intenzionalità, presidio, supervisione: la città.

Bibliografia

- AA.VV. (Neonato F., Tomasinelli F., Colaninno B.), *Oro verde. Quanto vale la natura in città*, Milano: Il Verde Editoriale, 2019.
- Benevolo L., *La fine della città*, intervista a cura di Francesco Erbani, Bari: Editori Laterza, 2011.
- Boeri S., *Biomilano, glossario di idee per una metropoli della biodiversità*, Mantova: Corraini, 2011.
- Ceretti V., *Le piante? Un alibi per mettere a tacere la coscienza verde*, Milano: Corriere della Sera, 24/04/2010
- Cox S., *Urban Trees. A practical Management Guide*, Ramsbury UK: The Crowood Press Ltd, 2011.
- Drénou C., *Di fronte agli alberi. Imparare a osservarli per comprenderli*, Milano: Il Verde Editoriale, 2016.
- Gehl J., *Vita in città. Spazio e relazioni sociali*, Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli, 2012.
- Lynch K., *L'immagine della città*, Venezia: Marsilio, 2010.
- Mumford L., *La città nella storia*, Roma: Castelvevchi Editore, 2013.
- Pejrone P., Non piantate alberi in città, Torino: La Stampa, 23 aprile 2010.
- Regione Lombardia, *Reti e Servizi di Pubblica Utilità e Sviluppo Sostenibile - Laboratorio Sottosuolo, Manuale per la posa razionale delle reti tecnologiche nel sottosuolo urbano*, Milano: BURL n. 45, 9 novembre 2007.
- Turri E. *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano: Longanesi & C., 1979.
- Wright F. L., *La città vivente*, Torino, Edizioni di Comunità, 2000.
- ...

* Architetto, landscape designer

** Laurea in filosofia teoretica, diploma in garden design presso la Fondazione Minoprio

¹ Fra le guide UN pensate per ispirare una vita più sostenibile non manca quella delle azioni che è possibile intraprendere senza alzarsi dal divano: *The Lazy Person's Guide to Saving the World* (<https://www.un.org/sustainabledevelopment/takeaction/>)

² «Il patrimonio arboreo del Comune di Milano è costituito da oltre 225.000 alberi, di questi più di 26.000 sono neo impianti, cioè alberi messi a dimora negli ultimi 3 anni». (http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/vivicitta/verde/alberi/gestione_alberi)

³ Ad esempio attraverso la progressiva sostituzione degli elementi arborei che non costituiscono più una componente vitale e attiva del patrimonio urbano perché compromessi dal tempo e dalle manutenzioni mancate o errate.

⁴ Per tornare a dirigere il Teatro alla Scala, nel 2010 il Maestro Claudio Abbado chiese alla città di Milano la messa a dimora di novantamila alberi.

⁵ La Legge N. 10 del 14 gennaio 2013 tutela dal taglio gli alberi monumentali, i filari e le alberature di particolare pregio paesaggistico, naturalistico, monumentale, storico e culturale. Per quanto riguarda il verde privato, le norme per gli abbattimenti sono stabilite dai Regolamenti comunali che generalmente prevedono che l'autorizzazione sia concessa a fronte della presentazione di una perizia sullo stato fitosanitario della pianta da rimuovere. La Corte di Cassazione, con la sentenza N. 24396 del 4 maggio 2005/20 giugno 2005 ha stabilito che «i danni conseguenti al taglio degli alberi ad alto fusto – seppur presenti in un giardino condominiale – appaiono “irreversibili” non solo per i condomini ma più in generale per i cittadini».

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

The role of trees in public spaces in Spanish cities. Past and future.

M. Rosario del Caz Enjuto*

Abstract

The article makes a brief historical review of urban trees, from the Enlightenment to the present. It focuses on the analysis of a case study, the city of Valladolid (Spain), where different periods can be established. The first one (mid-18th century - mid-20th century), has two distinct stages, the Enlightenment and Hygienism, and in them the planting of trees is more or less widespread. In the second one, which covers the second half of 20th century, it can be documented the disappearance of many of these historical trees. In the current one, the renaturation of cities is considered as part of the solution to environmental problems.

Parole chiave: Alberi, spazi pubblici, rinaturazione, strade alberate, cambiamento climatico.

Keywords: Trees, public space, renaturation, urban trees, climate change

Introduction

It can be said that the widespread planting of trees in public spaces in Spanish cities occurs in the Enlightenment period, mainly in the second half of the 18th century. In those decades numerous plantations (called *plantíos* in its time) of different tree species along roads, walks, promenades, etc. were planted in order to make them more beautiful and comfortable to the passage of travelers. But the practice of planting trees in the public space will also extend throughout the nineteenth century and the first half of the twentieth, coinciding with the hygienist postulates that give trees an important role in the healthiness of cities, as well as with the idea of embellishment related to its high aesthetic potential.

Nevertheless, the urban transformations that occurred in cities in the second half of the 20th century, largely driven by the introduction of the car as the main mode of mobility, will make disappear many trees of streets and squares. The presence of trees is incompatible with the need of more space for cars, for their circulation and parking, which leads the municipalities to opt for their felling.

Today, however, the environmental problems suffered in the planet lead, among other options, to seek nature based solutions (NbS). In this sense, trees must be claimed today as an essential element in the organization and qualification of public space, due to their capacities and qualities, known and well documented scientifically. Returning to reintroduce it in urban layouts would undoubtedly involve structural changes, especially in modes of mobility and treatment of free space, but it would bring benefits to citizens (environmental, social, biological or economic). The improvement of the qualities of the public space, civic space per excellence, space of relationship, of encounter, of socialization - essence of the city - requires the recovery of the culture of the trees (in particular) and the incorporation of treatment practices of the free space (and also the private one) more in harmony with the nature.

These different stages, related to the presence of trees in the streets, are recognizable in all Spanish cities, although this article focuses particularly on the case of the city of Valladolid, a medium Spanish city (with a population of 300,000 inhabitants), which serves to exemplify the past, the present and the potential future of the nature in public spaces.

The appreciation of trees in the Enlightenment period

Under the auspices of Carlos III, the so-called *Sociedades económicas de amigos del país* (Economic societies of country friends) were created in almost a hundred Spanish towns. These were philanthropic associations, promoted by leading figures of society and governed by the ideals of the Enlightenment. Their actions, aimed at social and economic improvement, were an important boost for the modernization of a Spain that left the Old Regime. One of the main urban actions of these societies was the promotion of the trees plantation in the access roads to the populations, with several purposes: productive, aesthetic, functional (providing shade for travelers) and recreational.

The characteristic literature of this period contains numerous allusions to the trees as elements that bring beauty and amenity to the landscape, and comfort to people. This is evidenced by, for example, Antonio Ponz (1794), author of "*Viage de España*", a set of letters published by the author between 1772 and 1794 in which he gives account of what he sees on his journeys through the Spanish territory. In the First Letter (page 2) he says: "Who doubts that the lack of trees gives an awful aspect to the fields, and in the imagination of the passengers prints arid ideas, and banishes the pleasure, which makes brief, and peaceful any path, however long, and how rough it may be?"

During the Enlightenment period, an important policy related to access roads to the city was carried out in Valladolid. The improvement of the existing roads, for which rectilinear layouts and flat roadways were planned, was promoted; but also the creation of new ones. In any case, they all started from the access gates to the city, where the fiscal fence still survived, and were delimited by aligning trees on both sides of the roadways. In the map of Diego Pérez Martínez of 1788 (Fig. 1) the alignments of trees that characterise the main access roads to the city are carefully drawn. The plantations of the Tudela's gate (nº 1 in the map) and the Merced Descalda's gate (nº 2) were made in 1776, the Santa Clara's gate in 1784 (nº 3), and the Carmen's gate in 1788 (nº 4).

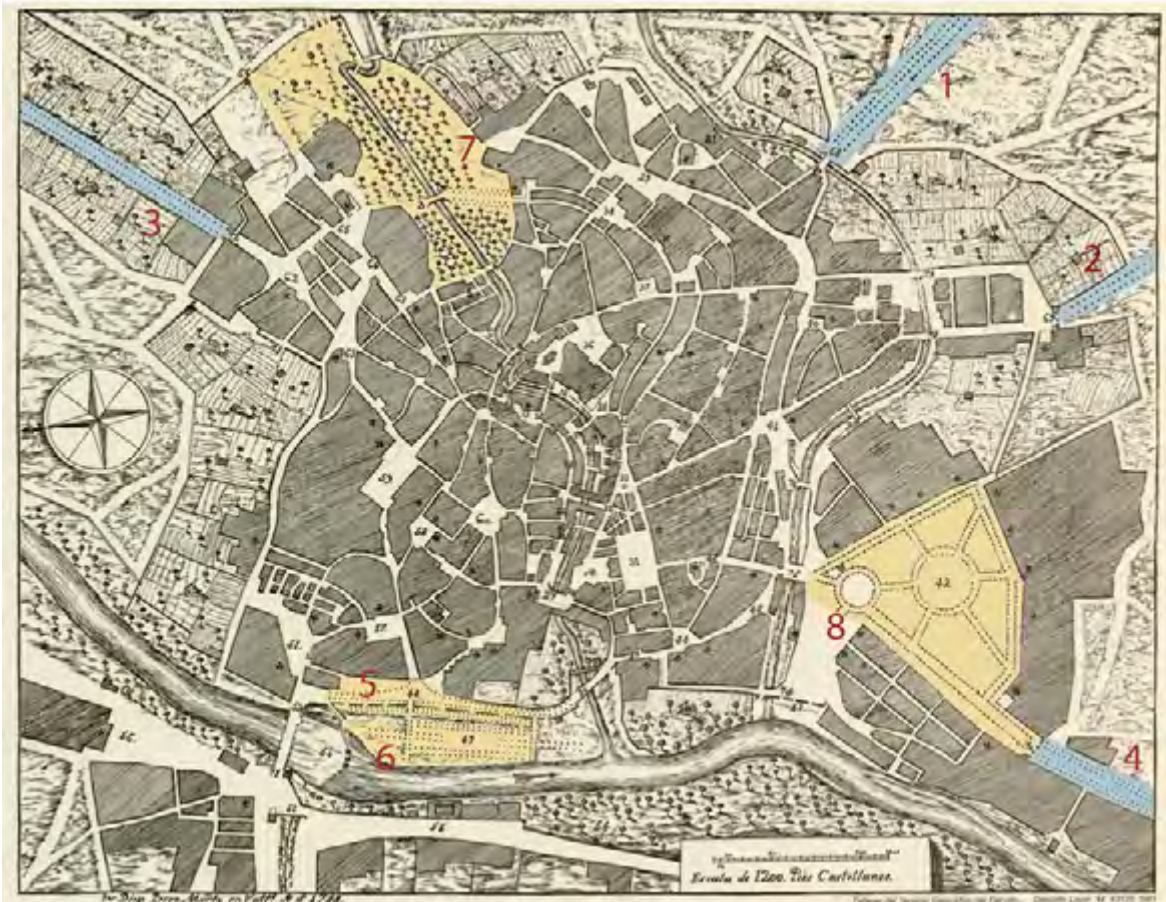


Fig. 1. *Plano de la Ciudad de Valladolid*. Diego Pérez Martínez, 1788. Source: Archivo Municipal de Valladolid (AMV), https://www10.ava.es/cartografia/planos_historicos.html and own elaboration.

Similarly, it takes place during the second half of 18th century the remodeling of four large open spaces of the city – the Espolón Nuevo (No. 5), The Moreras (No. 6), the Prado de la Magdalena (No. 7) and the Campo Grande (No. 8) -, in which a large number of trees, such as elms, mulberry trees - related to the silk industry - willows and poplars were planted (Merino, 1990).

From the foundation, in 1784, of the Real Sociedad de Amigos del País de Valladolid, this entity will be the promoter of plantations of trees in roads and open spaces (Fig. 2). In both cases, the common feature is the provision of parallel alignments of trees (the so-called *paseos* – promenades-) and not proper gardens, as this is a concept that will appear in later times, mid-nineteenth century.

The evolution of these wooded spaces (roads and open spaces) will be different over the following centuries. Most of them, except the Campo Grande, which was consolidated as the main romantic garden of the city, have undergone great transformations, with total or partial loss of the trees that characterised them in the Enlightenment century.

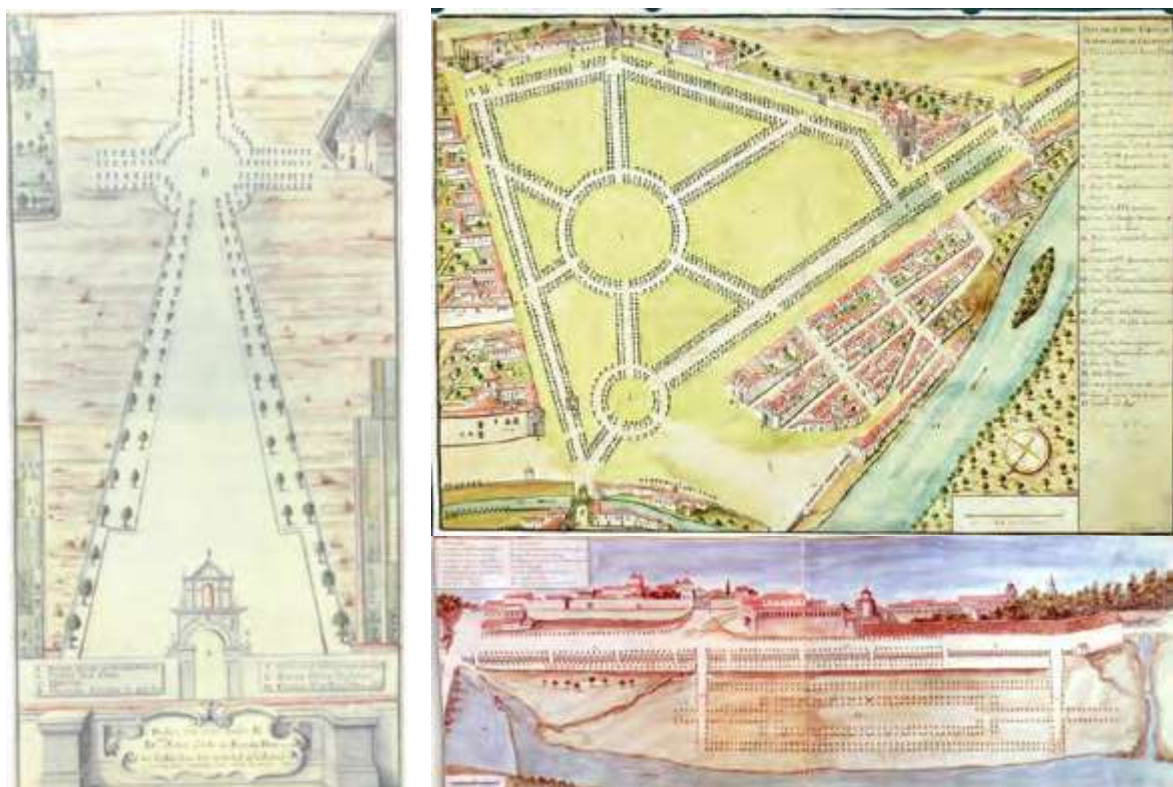


Fig. 2. Left: *Paseo de olmos llamado de Floridablanca*, Juan Romanza, 1784. Source: Sociedad Geográfica Española, Castilla la Vieja, nº 244. Top right: *El Campo Grande*, Diego Pérez Martínez, sin fecha (hacia 1787-1788). Source: Sociedad Geográfica Española, Castilla la Vieja, nº 246. Down right: *Proyecto de arboleda para el Espolón*, Diego Pérez Martínez, sin fecha (hacia 1785). Source: Sociedad Geográfica Española, Castilla la Vieja, nº 245.

19th century and first half of the 20th century: Hygienism and the importance of trees

The appreciation for trees continues in the nineteenth and first half of the twentieth centuries, although new points of view are introduced. Hygienism, a new scientific-based doctrine whose object of study focuses on the sanitation of cities, which arises, to some extent, as a

counterpoint to the negative effects of urbanization in cities, will propose the entry of sun in streets and buildings, ventilation and presence of vegetation and trees as great allies to make healthy cities.

The doctors of this period defend in their essays the need to plant trees in streets, gardens and peri-urban spaces, because "trees have a beneficial effect on public health as they purify the environment, clean the soil of harmful substances and act as thermal regulators avoiding sudden changes in temperature ", as Dr. Blas Llanos refers in his *Memoria sobre los medios de mejorar el clima de Madrid, restablecer su salubridad y fertilidad*, published in Madrid in 1825 (Urteaga, 1985-86, 420).

The nineteenth century will be lavish in the planting of trees, as Quirós (1991) points out, who calculates, based on the Madoz Dictionary, that 55% of the tree-lined promenades in Spain were created after 1834. In addition to their ornamental, recreational and functional values (providing shade and resources of wood and fruits), trees are appreciated in this period for its positive effects on environmental hygiene and public health. For this reason, Carlos María de Castro considers green spaces as "air tanks in the built space" and trees as "powerful agents of public hygiene", and Ildefonso Cerdá conceives wooded urban spaces as "air regeneration spaces". (Gómez Mendoza, 2006, 61 and Capel, 2002, 303). Hence, in their respective urban expansions of Madrid and Barcelona, respectively, trees are distributed generously around streets, parks, squares, gardens and interiors of blocks.

In addition to the tree-lined promenades, implemented in the cities in the Enlightenment period, parks and gardens on romantic style will be added since the second half of 20th century. The squares and small open spaces distributed among the urban fabric will begin to be populated with vegetation: not only trees, but also shrubs, borders, flowers and plants will become ubiquitous in the urbanization of public space.

This new conception of the idea of ornamentation and sanitation of the urban environment is clearly reflected in the cartography of this period in the city of Valladolid (Fig. 3) and in the historical photographs of the early 20th century (Fig. 4). In the *Nuevo Plano of Valladolid*, the urban layout appears dotted with landscaped spaces of different scale, but also with tree-lined streets, orchards and tree plantations in the periphery. It is evident in it the relevance that vegetation has acquired at the end of the 19th century.

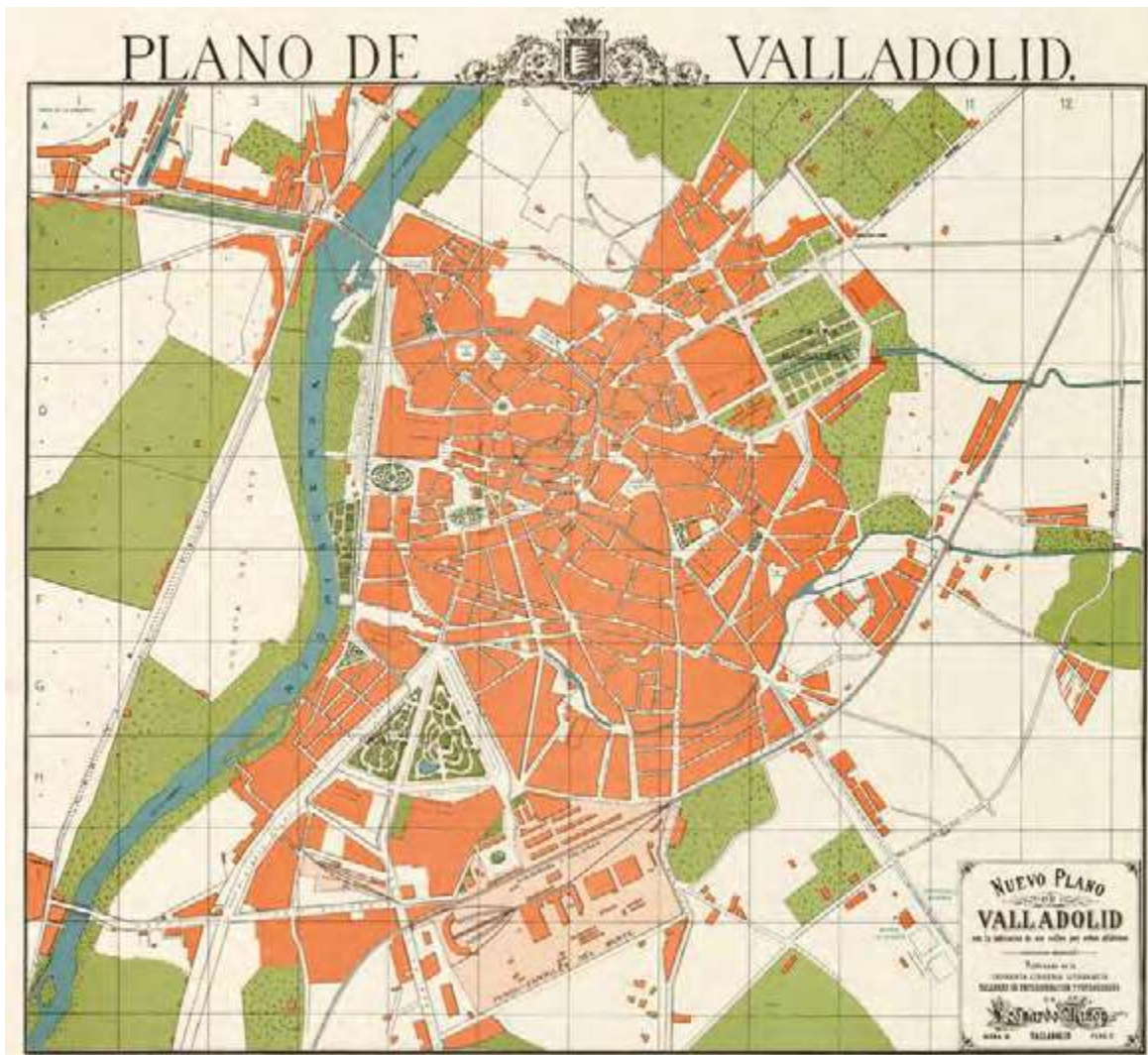


Fig. 3. *Nuevo Plano de Valladolid con indicación de sus calles por orden alfabético*. Leonardo Miñón. Undated (circa 1890). Source: AMV. https://www10.ava.es/cartografia/planos_historicos.html



Fig. 4. Various squares and historic gardens of Valladolid in the first decades of the s. XX. Left: Plaza de la Universidad. Without date. Joaquín Martín de Uña Collection. Source: AMV, signature MU 039. Center: Plaza de Poniente, 193? Source: AMV, signature BA C 1-14-14. Right: Plaza de Santa Cruz. Without date. Joaquín Martín de Uña Collection. Source: AMV, signature MU 028.

The irruption of the car and its demand for road space

The intense mix of vegetation and buildings that characterised the cities until the middle of the 20th century (both in public and private spaces) will be truncated as the use of cars becomes increasingly intense. After the Second World War, cars will gain prominence as the main mode of urban mobility in European cities. Thus, between 1945 and 1970, Europeans incorporated the car into their daily lives, and cities and cars became interdependent, so that the existence of the car led not only to the generalization of sprawl city models, but to the implantation of zoning and the appearance of the so-called urban highways. And these, at the same time, fed back the dependence of the car on a growing and infinite process (Del Caz and Pérez, 2018).

The reductionist criteria of traffic engineering, which were a priority in the management of cities for decades (only questioned a few years ago), led to the transformation of the urban scene and the worsening of the environmental quality of the cities. The roadways were widened, the parking spaces occupied the space of the pedestrians, the turning radii of the crossings were extended, alignments of streets were modified and new openings were made, all in favor of a greater fluidity and speed of the automobile traffic. For this, nobody did hesitate to sacrifice the trees and vegetation of the streets and the squares, without ever questioning the model. And when, after the 80s, the way of proceeding began to be slightly questioned, the municipal policies focused not on reducing the presence of cars in urban areas, but on trying to hide them, or diverting them around peripheral roads or providing them parking in the subsoil (Fig. 5). Both policies have shown to have a boomerang effect, generating more and more traffic, more and more dependence on the car and greater environmental problems.



Fig. 5. The Plaza Mayor of Valladolid. The image on the left shows the appearance of the square, at the end of the 50s, with a central garden. Source: AMV, UA 0281. The image on the right shows the current appearance of the square. The trees were felled in 1972, year in which the city's first underground car parking was built. Source: (Wikipedia, query: April 2018).

The Municipal Archive of Valladolid (AMV) keeps numerous records that endorse the radical transformation of the public spaces of the city from 1950. Files like the one of *Supresión de árboles en la calle Dos de Mayo*, of 1960 (AMV, File C 01405-034), where this suppression is requested

because "these are (trees) very bulky and disproportionate in relation to the aforementioned street, removing visibility to the offices and preventing that with the location of the same parking can be made that are considered necessary." Even when the director of gardens of the city council considered the request inappropriate, because "they are vigorous and healthy trees (...) that decorate and give shade to the aforementioned street (...) perfectly fulfilling the mission for which they were planted ", the trees were finally felled, without being replaced for others of smaller size, integrated into the parking lots, as suggested by the gardens director.



Fig. 6. Above: Fragment of the *Plano de Población de Valladolid*, Sheet 21, 1915. Source: IGN, 1915. The map shows a street profusely wooded, with two rows of trees on each side of the roadway. Center: Fragment of the *Proyecto de pavimentación de los Paseos de España, Filipinos y Plaza Colón*, 1968. Source: AMV, C 9232 - 4. The map shows the intervention carried out, consisting of widening the roadway, construction of a lane service and an angle parking space. The project involved the elimination of two of the tree alignments. Bottom left: Pedestrian walkway of the Paseo de Filipinos, where the double alignment of two of the trees was still maintained. Source: AMV, ONXZ 00704 - 002. Bottom center: current image. Source: the author. Bottom right: Fragment of the *Plano de Valladolid*, Oficina Técnica del Ayuntamiento, (circa 1941). Source: AMV.

These and other similar arguments served, not only to eliminate numerous specimens of trees that flanked the roadways, but also to eliminate large earthen areas where they were planted. The public space was transformed, thus, into a more denaturalized space, largely devoid of trees and impermeable to rainwater. From the numerous documents consulted, this article presents the case of the *Paseos de España, Filipinos y Plaza de Colón* (Fig. 6), which in 1968 "have armored concrete roads 9 to 7 meters wide, which are insufficient when, as often happens, cars park on both sides of them. In addition, there are large areas of unused land, and very old sidewalks that require frequent repairs "(AMV, File C 9232 - 4). With this argument, in which again preference is given to circulation and parking of cars in front of any other consideration, two of the four rows of trees were eliminated and the pedestrian walkway was replaced by an angle parking space and a service lane (Fig. 6).

Trees as allies in adapting and mitigating climate change

The drastic modification of the public spaces to adapt them to the circulation and parking cars needs, suffered in Spain since the mid-twentieth century, will begin to be timidly corrected from the decade of the 80's of the last century. In Valladolid, this first correction will take place in 1982, year in which the pedestrianization of the main commercial street of the city takes place. Subsequently, in the following two decades, there will be undertaken some discrete widening of the sidewalks and planting some trees in the wider ones, although maintaining the city model favorable to car mobility. However, recently, although in a slow way, some policies have started to promote other modes of mobility (public transport and cycling) and to improve the environmental quality of the public spaces. Supported by European funding, the city is carrying out at present some policies of renaturation and incorporation of Nature based Solutions (NbS), such as Quick Urban Forestation project, Urban Green Up project or, the recently approved one, INDNATUR.

All of them are projects aligned with policies aimed at adapting and mitigating climate change, since the growing ecological valuation of vegetation as an ally of these policies is now a priority. There are numerous publications that highlight the benefits of trees as carbon sinks, as well as their capacity for hygrothermal regulation and the improvement of urban comfort, their capacity to alleviate atmospheric and acoustic pollution and to contribute to the improvement of the energy efficiency of buildings. But also they can imply an increase of biodiversity and of resilience of cities, or an improvement of physical and mental health of people (European Commission, 2015).

Conclusions

The essay presented has not been proposed as a nostalgic review of the city, but as a call for attention on the relevance that vegetation and trees had in other times, although from different points of view.

There seems to be today a *revival* in relation to the need to incorporate vegetation into the cities and, again, its necessity is claimed with the old argument that vegetation contributes to make cities healthier. Without minimizing the value of this argument, in recent years another new argument has gained strength to support the need to renature cities: the capacity of vegetation, and especially of trees, to function as carbon sinks. This faculty of the vegetation makes it very important among the policies of adaptation and mitigation of anthropogenic climate change, one of the most worrying phenomena of the current era. The complexity of this phenomenon should lead to addressing drastic solutions, focused, among other things, on reducing the use of fossil fuels. Nevertheless, the vegetation is an important complement, capable of fixing the CO₂ generated by the combustion of these compounds of fossil origin.

In urban areas, cars, in addition to generating CO₂ and other substances harmful to the health of citizens, consume a huge amount of public space, impoverishing their quality as a social space. That is why it is so necessary to reconsider its design, incorporating trees and nature based solutions, promoting a healthy, comfortable, resilient and beautiful space for pedestrians, since they are the ones who give meaning to the public space.

Bibliography

- Capel H. (2002). *La morfología de las ciudades*. Vol. I. *Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Del Caz M. R. & Pérez J. (2018). *Deforestación y desnaturalización de los cascos históricos de las ciudades españolas en la segunda mitad del siglo XX. Valladolid, caso de estudio*. In *Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales*. Volume 7: *Formas urbanas, paisaje y ecourbanismo*, pp. 41-52.
- European Commission (2015). *Directorate-General for Research and Innovation Towards an EU Research and Innovation policy agenda for Nature-Based Solutions & Re-Naturing Cities*. Final Report of the Horizon 2020. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Gómez Mendoza J. (2006). *Urbanismo e ingeniería en el siglo XIX. Reforma interior de las ciudades y movilidad*. Discurso de ingreso en la Academia de Ingeniería. Madrid.
- Merino Beato M.D. (1990), *Urbanismo y arquitectura de Valladolid en los siglos XVII y XVIII*. Tomo II. *Siglo XVIII*. Ayuntamiento de Valladolid.
- Migliorini F. (1992). *Verde urbano: parchi, giardini, paesaggio urbano, lo aperto nella costruzione della città moderna*. Milano: Franco Angeli.
- Ponz A. (1794), *Viage de España*. Madrid: Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía.
- Quirós F. (1991). *Las ciudades españolas en el siglo XIX*. Madrid: Ámbito.
- Urteaga L. (1985-86). *Higienismo y ambientalismo en la medicina decimonónica*. En DYNAMIS. Acta Hispanica ad Medicinam Scientiarumque Historiam Illustrandam, Volume 5-6, pp. 417-425.

*PhD Architect. Associate Professor of Urban Planning. University of Valladolid. School of Architecture.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Un passo dopo l'altro: ricostruire lo spazio pubblico

Matthew Earle (Kallipolis)*

Abstract

Who owns the city today? The cities we live in, nowadays, are often characterized by public spaces that were designed to be lived by anyone, but are difficult to be experienced as such. Kallipolis, non-profit association for sustainable urban development, in its projects works to transform them through itinerant radio-kitchens, murals that tell local recipes, electric bicycles, gardening and many other actions. The goal is to change them one step after another, through praxis-theory processes.

Parole chiave: Prassi-teoria, processo, azioni pratiche, interventi artistici, urbanistica collaborativa.

Keywords: Praxis-theory, process, practical actions, artistic interventions, collaborative urbanism.

Cos'hanno in comune una radio-cucina ambulante, un murale che racconta una ricetta locale, le bici elettriche e il giardinaggio? Kallipolis¹, associazione no-profit di sviluppo urbano sostenibile, lavora per trasformare gli spazi delle nostre città attraverso simili strumenti, con la consapevolezza che solamente un passo dopo l'altro, attraverso progettualità che promuovano azioni pratiche, sia possibile ri-costruire gli spazi urbani delle nostre città.

Oggi le città nelle quali viviamo sono caratterizzate da numerosi spazi pubblici, che spesso però non sembrano essere stati pensati per tutti. Le teorie che hanno orientato i progetti degli spazi pubblici dal secondo dopoguerra a oggi, si sono scontrate con una realtà troppo veloce e complessa per produrre degli spazi adeguati alle società che li vivono. Come è possibile rispondere alle esigenze del pubblico per costruire spazi nei quali sentirsi a proprio agio e che sia possibile sentire propri? L'urbanistica negli ultimi ha cercato di dare varie risposte, soprattutto attraverso lo sviluppo di tattiche e processi che possano permettere ai cittadini di ri-appropriarsi degli spazi urbani.

I progetti dell'urbanistica collaborativa contemporanea vogliono promuovere nuovi processi di rigenerazione degli spazi pubblici urbani, costruendo processi *community-based* a partire da un approccio *glocale* come Dreamhamar² di Ecosistema urbano a Hamar in Norvegia e da pratiche di *auto-promozione* delle comunità locali come Autobarrios SanCristobal³ di Basurama nell'omonimo quartiere di Madrid, esplorando dinamiche di ri-appropriazione spaziale con nuovi tipi di programmazioni come ADD ON. 20 HÖHENMETER⁴ di Fattinger-Orso a Vienna o con progettualità *step-by-step* come Le 56 / Eco-interstice⁵ dell'Atelier d'Architecture Autogérée a Parigi. Uno dei concetti comuni a simili progetti è la sperimentazione degli spazi di *hanging out*, intesi come spazi che «permettono alle relazioni sociali di svilupparsi liberamente anche grazie a una componente ludica» (Pontini, 2018).

«*Hanging out* come modello informale di inefficienza, che fa di questa inefficienza la sua produttività. Si può imparare di più da una sperimentazione senza scopo che da un apprendimento didattico» (Khonsorai, 2017)

L'*hanging out* è qualcosa che ognuno di noi ha potuto sperimentare nella propria vita ma spesso, come i pensieri felici nella storia di Peter Pan, non ci ricordiamo di avere. Ognuno di noi infatti ha sperimentato, da bambino, processi di esplorazione degli spazi basati sulla pratica, che hanno permesso a ognuno di noi di conoscere gli spazi che ci circondano e anche di elaborare delle teorie per poterci vivere e per poter interagire con le altre persone. Purtroppo, a un certo punto, il processo si interrompe e non sembriamo più capaci di imparare, individualmente e collettivamente, dalla pratica. Anche nella progettazione degli spazi pubblici urbani è successo qualcosa che si potrebbe definire simile e molti progetti hanno seguito il processo inverso, partendo da teorie che, seppur valide, poi non sono riuscite adeguarsi alle pratiche e alle necessità delle persone per le quali - in teoria, appunto - gli stessi spazi erano stati attentamente progettati.

«Il premio Nobel a ogni bambino che compie due anni» (Mari, 2011). I bambini, fino all'età di due anni, imparano a conoscere gran parte del mondo attraverso un processo prassi-teoria. Il processo cognitivo è talmente tanto potente che permette loro di appropriarsi degli oggetti e dell'ambiente nel quale vivono in brevissimo tempo. Per progettare un mondo migliore, secondo Enzo Mari, è fondamentale ritornare proprio a *imparare facendo*. Per progettare gli spazi delle nostre città, in una società sempre più complessa e interconnessa, è importante *imparare facendo*

attraverso pratiche capaci di promuovere processi di intelligenza collettiva (Levy, 2002), dove «l'esperienza del singolo arricchisce la rete, che a sua volta arricchisce gli altri singoli» (Tagliazucchi, Bucci, Di Cristofaro, 2018).

Kallipolis, nei progetti dove affronta le tematiche della rigenerazione urbana, costruisce progetti dove sperimentare l'approccio prassi-teoria nel *fare città*, attraverso azioni pratiche o interventi artistici nello spazi pubblico.



Fig. 1 - Azioni per ri-costruire lo spazio pubblico: collaborazione di Kallipolis con TriesteAltruista nel quartiere di Ponziana a Trieste (Credits: Claudio Cescutti).

L'obiettivo è capire come le azioni possano valorizzare il capitale culturale locale, un passo dopo l'altro, per favorire la socialità e portare all'auto-promozione delle comunità locali attraverso un processo, prototipato nel modello progettuale LARU Laboratorio di Rigenerazione Urbana, che prevede tre fasi principali:

- il diagnostico urbano;
- l'azione artistica;
- un evento finale di incontro e scambio di conoscenze.

La metodologia processuale è stata prototipata, sviluppata e sperimentata nei progetti che Kallipolis ha coordinato negli ultimi anni:

- LARU 2016, il primo dei Laboratori di Rigenerazione Urbana co-finanziati dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, ha individuato una definizione operativa del termine *rigenerazione urbana*, attraverso una conferenza a scala internazionale a Trieste;
- LARU 2017/2018 ha indagato sul ruolo di Arte e Cultura all'interno dei processi di rigenerazione urbana, prototipando un percorso suddiviso in tre fasi (diagnostico urbano, residenze d'artista e Cultural Hackathon, incontro di 12 ore a scala internazionale dedicato ai temi del progetto);
- LARU 2018/2019 ha scelto invece tra gli strumenti artistici e culturali per fare città la relazione tra creatività e cibo, implementando il processo dell'anno precedente in particolare grazie a un bando aperto a livello italiano per selezionare gli artisti che sarebbero intervenuti;
- UPLÀ-LAB!, uno dei sei progetti vincitori del premio Creative Living Lab del MiBAC, ha avuto come obiettivo la riattivazione degli spazi residuali nel quartiere periferico di Ponziana a Trieste attraverso il gioco, con una fase di residenza d'artista parte integrante del processo;
- URRÀ TORINO. URbanRegenerAction in Torino, selezionato dal Bando CivICa - progetti di Cultura e Innovazione Civica, che è appena iniziato a Torino e lavorerà su azioni per promuovere risposte ai bisogni civici delle comunità locali di quattro *luoghi ai margini* della città;
- LARU 2019/2020, sulle nuove utopie urbane (in partnership con Imagina Madrid, programma dell'Area Cultura del Comune di Madrid in Spagna), che partirà a breve in Friuli Venezia Giulia.

Kallipolis inoltre coordina e gestisce numerosi progetti a diversi livelli, a scala regionale, nazionale e internazionale (come Energy Care, finanziato dal programma Interreg Italia-Slovenia 2014-2020 dell'Unione Europea), lavorando attraverso lo stesso modello di processo insieme alle comunità locali, per favorire le loro capacità di auto-promozione.

La promozione della ricostruzione dello spazio pubblico insieme alle comunità locali avviene con strumenti insospettabili, come la radio-cucina ambulante e il murale che racconta una

ricetta locale (all'interno del progetto LARU 2018/2019) o come le bici elettriche e il giardinaggio (in Energy Care).

A Marano Lagunare, un piccolo passo per ri-attivare un certo tipo di spazio pubblico e di riscoperta culturale locale è stato fatto attraverso una radio-cucina ambulante.



Fig. 2 - MarthaRadio e g.olmo stuppia in azione a Marano Lagunare (Credits: Stefano Capodiec).

Il concept di MarthaRadio, nelle parole dell'autore (l'artista g.olmo stuppia⁶), si è basato sul cucinare insieme come *scultura espansa*, attraverso la percezione del tempo, del suono e della voce.

«Ispirandosi ai progetti dell'artista internazionale Martha Rosler, MarthaRadio agisce come un *dispositivo* (inteso nell'accezione data dal filosofo Giorgio Agamben) aggregante per dare forma ad un discorso sul tempo dedito a cucinare e su cosa oggi rappresenti il cibo attraverso racconti di ricette tradizionali. MarthaRadio vuole riflettere su come i processi di costruzione di un sapere partano proprio dal cibo, dal mercato, dalla condivisione del tempo in strutture non competitive.[...]

Successivamente la radio, fungendo da attivatore e aggregatore sarà il volano della partecipazione. Infatti la voce della *gente normale* sarà al centro e questo innescherà un processo ove MarthaRadio fungerà da antenna di rifrazione dei desideri dei partecipanti per smuovere le necessità locali più pressanti. Nel processo *magico* del fuoco, del gas, del calore quante trasformazioni e gesti *umani* si possono risvegliare? La periferia non solo fisica è periferia del sapere, periferia dalla curiosità, dall'incontro in una civiltà sempre più legata ai miti della paura dell'alterità. MarthaRadio vuole scardinare questa dinamica a partire dall'audio registrato utilizzando la stessa voce dei cittadini, muovendosi sull'asse della *scultura espansa* nella nozione proposta dalla critica statunitense Roselind Krauss. MarthaRadio è una radio/cucina trasportabile costruita con materiali semplici e riciclati: un trasmitter, un microfono, una piccola antenna, un computer, una batteria di automobile, legni, fascette, un'asse, una cucina da campeggio, un mixer da installare su una struttura mobile (carrello della spesa). MarthaRadio è una radio indipendente che si può *portare a spasso*, posizionare in un luogo fisso, usare come *scultura* in un museo, usare come punto aggregante agli angoli dei bar, pensata come attivatrice del territorio.»

La radio è stata attiva dal 28 febbraio sera al 3 marzo 2019, dalle 8 del mattino fino alle 23, trasmettendo sul 100fm e online. Le interviste appena effettuate venivano aggiunte ad una playlist e si susseguivano, interrotte dalla diretta solo nel momento in cui un nuovo passante decideva di raccontare la sua Marano e gustare qualcosa. Su MarthaRadio le persone sono state libere di parlare della loro Marano e l'artista si limitava a stimolare il loro flusso di coscienza, interagendo con domande come «Cosa cambieresti di Marano?», «Cosa manca a Marano Lagunare?», «Quali sono le tue idee sulla città?».

A Trieste, nel rione di Ponziana, il protagonista è stato invece un murale che racconta una ricetta tipica, sempre nella cornice di LARU 2018/2019. La Ricetta Murale, il progetto a cura dell'artista Yuri Romagnoli⁷, è stato un laboratorio di pratica artistica collettiva in uno spazio pubblico del quartiere di Ponziana. I partecipanti hanno individuato insieme all'artista la ricetta locale da illustrare, cucinato il piatto seguendo e disegnando dal vivo i passaggi della sua preparazione, per pranzare poi tutti assieme.

Fig. 3 - Il gruppo di La Ricetta Murale all'opera con Yuri Romagnoli nel parco giochi di Ponziana a Trieste (Credits: Claudio Cescutti).



Nel momento del pranzo è stato progettato il murale attraverso idee e bozzetti in modalità partecipativa, assegnando ad ognuno un ruolo nell'opera collettiva che è stata realizzata il giorno successivo su un muro esterno sotto la guida dell'artista. Il progetto ha visto anche la collaborazione straordinaria di una classe di studenti di Edilmaster - La Scuola Edile di Trieste, che hanno partecipato e animato il laboratorio di pratica artistica, della co-organizzazione con Chromopolis⁸, il progetto di street art del Comune di Trieste e della collaborazione di Controvento, dove è stato organizzato il momento del pranzo.

Nel quartiere di Ponziana il progetto Energy Care ha voluto invece sperimentare nuove forme di mobilità sostenibile, attraverso l'introduzione di alcune bici elettriche nel quartiere che verranno testate a breve in diversi eventi e per diversi tipi di percorsi per conoscere o riscoprire l'area. Contemporaneamente il progetto promuove iniziative locali già esistenti, come la riqualificazione del giardino di Via Orlandi, uno dei principali spazi verdi della zona, a cura dell'associazione di volontariato TriesteAltruista. Energy Care lavora quindi sia realizzando le attività e le azioni pratiche previste dal progetto sia promuovendo ciò che già sta succedendo nel quartiere.

Fig. 4 - Il gruppo coordinato da TriesteAltruista al lavoro nel giardino di Via Orlandini di Ponziana a Trieste (Credits: Claudio Cescutti).



Le azioni pratiche e gli interventi artistici nei progetti di Kallipolis sono numerosi, ma seguono sempre una linea di lavoro comune. Un passo dopo l'altro, Kallipolis costruisce così le condizioni nelle quali lo spazio pubblico possa essere ri-costruito dalle sue protagoniste, le comunità locali.

- 1 - <https://kallipolis.net>
- 2 - <https://ecosistemaurbano.com/dreamhamar/>
- 3 - <https://basurama.org/proyecto/autobarrios-sanctobal/>
- 4 - <http://www.add-on.at/cat23.html>
- 5 - <http://www.urbantactics.org/projects/passage%2056/passage56html.html>
- 6 - <http://www.forumartecontemporanea.it/chi-siamo/partecipanti/stuppia>
- 7 - <https://hopnn.com>
- 8 - <http://www.artefatto.info/index/homepage>

Bibliografia

Pontini T. (2018). In Civic Design Book a cura di Cecilia Ciancio, Maje Reig Alberola, Civic Innovation School. Valencia: impressum. Valencia (Spain). 2018.

Khonsorai T. (2017). In Explorations in Urban Practice - Urban School Ruhr Series a cura di raumlaborberlin, Urbane Künste Ruhr. Barcellona: dpr-barcelona. 2017.

Mari E. (2011). 25 modi per piantare un chiodo. Milano: Mondadori.

Lévy P. (2002). L'intelligenza collettiva. Milano: Feltrinelli.

Tagliazucchi S., Bucci D., Di Cristofaro M. (2018). Dal digitale al fisico: CivicWise e la rete delle fabbriche civiche. In: Paesaggio Urbano 3.2018.

* Dottore in Architettura

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Agenda 2030 and its Public Space Target: from Chore to Asset

Pietro Garau*

Abstract

In 2015, all UN member States have solemnly endorsed Agenda 2030, containing 17 sustainable development goals and 169 targets. One of them, 11.7, reads as follows: “By 2030, provide universal access to safe, inclusive and accessible, green and public spaces, in particular for women and children, older persons and persons with disabilities “. Often, member states regard reporting on such commitments as distracting chores. But for “space professionals” and for the Biennial of Public Space, the “public space target” can be a formidable asset in providing depth and encouraging local, national and international commitment to its implementation.

Keywords: MDGs, SDGs, public space target, public space target indicators

I recall sitting in a packed conference room at the United Nations Office in Nairobi, Kenya, on a September day of nineteen years ago. The occasion was the announcement of the adoption by the United Nations General Assembly of the Millennium Development Goals, and my reason for being there was that I was working for the then United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). At the time, after having been responsible for the Centre’s research and policy development functions and later on for the initial steps in setting up and organizing the UN Conference on sustainable urban development, I was working mainly on establishing an institutional and operational link between the United Nations and local governments, recently unified under the banner of the United Cities and local Governments organization still known as UCLG.¹

¹ Later on this connection developed into the “Millennium Cities” concept, but this experience would require a separate narration.

I remember feeling very encouraged by this decision. The broad United Nations system had been characterized by a ferocious internal competition for a dwindling amount of multilateral resources for development co-operation. Now, and for the first time, the heads of State of all member states had decided to step into the new Millennium with a unified platform with clear development objectives. Tasks were to be easily attributable to each of the UN's main programmes and agencies which would have acted as global leaders in a reinvigorated effort, hopefully backed up by a renewed enthusiasm for development cooperation funding.

The Millennium Development Goals, or MDGs as they came to be referred to in short, were only seven in number. By the year 2015, the global community agreed to eradicate extreme poverty and hunger; achieve universal primary education; promote gender equality and empower women; reduce child mortality; Improve maternal health; combat HIV/AIDS, malaria and other diseases; ensure environmental sustainability; and develop a global partnership for development

The rationale for the MDGs had been articulated by a Harvard academic contracted by the then Secretary General of the United Nations, Kofi Annan. It was based on a loose re-interpretation of President Roosevelt's "four freedoms" mentioned in his 1941 inauguration speech as freedom from want, freedom from hunger, and freedom from fear. The agenda was certainly not revolutionary, but it was supported by the conviction that goodwill and the spirit of international co-operation ushered in by the very creation of the United Nations in 1947, in addition to a good dose of self-interest, could be resuscitated in an unprecedented effort at the dawn of the twenty-first century. As pointed out by many critics, the MDGs presented several faults. One of them was that they ignored the issue of inequalities within countries: the adjective "all" adopted by the MDG general philosophy took care of glossing over this problem. Another issue was the faulty formulation of some of the goals themselves. For example, sustainability was formulated as "environmental sustainability" alone: a glaring oxymoron, as we cannot conceive of making the environment "sustainable" without seriously looking into equally important economic, cultural and social aspects.

Looking from the point of view of professionals who justly emphasize interdisciplinarity but are explicitly devoted to the physical and spatial aspects of development, the MDGs also had very little to offer. Despite the evidence that our spaceship earth was to become an urban planet, no attention was devoted to how to fix existing urban realities and plan the cities of the future, and how to design sustainable living environments.

One solitary mention of something remotely linked to physical urban configurations was, however, hidden into the environmental sustainability goal, and read as follows: “Have achieved by 2020 a significant improvement in the lives of at least 100 million slum dwellers”. No mention was made of the need to prevent slum formation while addressing the problems of a small percentage of people living in slums and sub-standard urban settlements, nor how this specific problem could be handled (whether by transferring slum dwellers to new locations, relocating them to the countryside where they came from, or by installing pipes and basic sewerage in their existing locations; “significant improvement” is a fairly loose concept.) However, the Millennium Project, set up by the UN to develop implementation strategies for the MDGs and led by the American economist Jeffrey Sachs, did devote one of its ten task forces to the topic.²

Before the expiry of the 2015 deadline for the vast majority of the MDGs, the United Nations started discussing what could be the “successor system” to the MDGs. And in 2015 the General Assembly (United Nations, 2015) adopted a broader and more ambitious compact, also projected to a 15-year horizon.

After a fairly extended and largely participatory process involving civil society actors in addition to UN member states, this compact was finally composed of seventeen global goals and 169 targets, all of them to be reached by 2030. Together, under the unifying title of Agenda 2030, they came to be known as the “Sustainable Development Goals”, or SDGs. However cumbersome, a listing of the seventeen SDGs can offer a good idea of the range of objectives they cover. They are: 1. End poverty in all its forms everywhere; 2. End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture; 3. Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages; 4. Ensure inclusive and equitable quality education and promote lifelong learning opportunities for all; 5. Achieve gender equality and empower all women and girls; 6. Ensure availability and sustainable management of water and sanitation for all; 7. Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all; 8. Promote sustained, inclusive and sustainable economic growth, full and productive employment and decent work for all; 9. Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation; 10. Reduce inequality within and among countries; 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable; 12. Ensure sustainable consumption and production patterns; 13. Take urgent action to combat climate change and its impacts; 14. Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development; 15. Protect,

² Those interested can refer to the “A Home in the City” report mentioned in the references.

restore and promote sustainable use of terrestrial ecosystems, sustainably manage forests, combat desertification, and halt and reverse land degradation and halt biodiversity loss; 16. Promote peaceful and inclusive societies for sustainable development, provide access to justice for all and build effective, accountable and inclusive institutions at all levels; and 17. Strengthen the means of implementation and revitalize the global partnership for sustainable development.

The SDGs have not escaped severe reviews. One criticism is their compartmentalization: although each of them covers a legitimate and important area of action, they correspond to a conventional division of labour between sectors, e.g. health, education, the environment, and so on. This vanifies the very foundation of a space-based approach to development, which is typically “horizontal” and interdisciplinary. A second criticism is that most of their targets are either very timid or very vague in their formulation. However, there are also positive features that can help define the SDGs as a step forward if compared to their predecessors, the MDGs.

The first difference from the MDGs is that while the former had subsumed sustainability as one of its main seven objectives, Agenda 2030 was entirely focused on sustainable development³.

A second novelty introduced by the SDGs was the urban dimension, embodied in SDG 11 (*Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable*). For a number of reasons (Garau 2019), development studies and policies had undervalued the transformational nature of urbanization. This point of view changed with the popularity received worldwide by an inherently meaningless but powerful statistical observation: for the first time in history, the majority of the world’s population was living in areas classified as urban. Curiously, a much more powerful statistical reality still goes largely unnoticed: according to the United Nations, by the middle of the present century the entire growth of the world’s population will have to be accommodated by cities; and 96 per cent of it will be in the cities of the developing world. This means that the hopes of saving the planet

³ Although the General Assembly resolution that launched Agenda 2030 did not contain a definition of sustainable development save for the usual reference to its “three dimensions” (economic, social and environmental), one would not like to forget the historic definition coined by the famous “Our Common Future” report that also introduced this term to the world: “sustainable development is the kind of development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs”.

from environmental disaster will depend on the settlement and consumption patterns of 2.3 billion people who will be added to the developing world's existing cities.

This consideration confers special importance to urban public space. The sustainability imperative of compact urbanization, repeatedly emphasized in the *New Urban Agenda* (United Nations 2016), means that denser urban living will have to be accompanied by sufficient supplies of green and open space that people can enjoy and share on a collective basis. In fact, UN-Habitat has gone as far as to state that future urbanization should be “public-space led”.

A third novel feature is to be found within SDG 11 itself. Apart from the target on public space, which will be examined further on, SDG 11 introduced a target committing to supporting *positive economic, social and environmental links between urban, peri-urban and rural areas by strengthening national and regional development planning*. This merits a notation, inasmuch as physical planning had been until then a rather unwelcome topic in development policy, partly due to a neo-liberal distaste for regulatory practices. Planning was re-introduced as a valuable tool for urban development largely by virtue of UN-HABITAT's leading role in the preparatory process of the third Habitat Conference in 2016.

Last but not least is target 11.7 on public space, which commits signatory states to provide, by the year 2030, “universal access to safe, inclusive and accessible, green and public spaces, in particular for women and children, older persons and persons with disabilities”.

This target is especially relevant to the event for which this call for papers was made, the fifth edition of the Biennial on Public Space. Yet not many of the very people who frequent the “Biennale” and who devote time and energies to the improvement of public urban space in their respective cities or from their respective organizations are quite aware of its existence. And the few who are often tend to regard this target, as well as similar UN proclamations, as nice statements of intent that a global international body cannot refrain from making, but that have little to bear with the so-called “real word”.

However, one could easily turn this reasoning upside down. Although they do not have the compulsory nature of an international convention or treaty, the SDGs are the product of a long and largely transparent negotiating process freely engaged in by UN member states and subsequently solemnly and publicly endorsed by the same States in a General Assembly resolution (United Nations 2015). Seen from this point of view, the tendency to consign these agreements to oblivion cannot be excused by virtue of their non-obligatory status, but simply –and sadly- by the habit of ignoring one's own obligations. And when they are reminded about them, for example by official invitations

to report on their implementation, governments often regard such tasks as distracting and fastidious chores; and particularly, one may add, those States who are aware of having taken no action to foster their implementation.

Things do not need to be this way. First of all, all SDGs can be seen as a collective right of all citizens. It is citizens whose policy commitments are meant for; and it is citizens who can, and must, pretend that their governments live up to them.

Secondly, SDG targets such as this one can become an asset in that they can provide a meaningful basis for defining urban policies and measuring their impact over time. Moreover, their universality means that there will be remarkable opportunities for comparing progress, and therefore learn from, and take advantage of, policies and approaches implemented by other actors worldwide – communities, local governments and their associations, international agencies, professionals, and a variety of stakeholders.

There is also a third element: the relevance of target 11.7 to the Biennial of Public Space. In addition, the 11.7 target is an important asset for the Biennial of Public Space itself because it lends universal and official support to the Biennial's goal of facilitating the improvement of public space in all of our cities. Moreover, the target is more explicit than the Biennial itself has ever been on objectives to be reached, including its *Charter of Public Space*. The Biennial is the only recurring event of an international calibre devoted to public space. Therefore, it is best suited to capitalize from this asset and take up the challenge.

The challenge is a major one, but at least it is formulated in clear and succinct terms (and this is an asset in itself). That green and public spaces should be safe, inclusive and accessible is easy to understand and to accept. Public space can have additional qualities, such as attractiveness or abundance of amenities. However, these three key attributes can apply to all the public spaces we define as such, from streets and sidewalks to public libraries and at the same time function as reliable performance indicators. A public park that is closed to the public is not even a public space.

The Biennial and its partners would also do well to focus on suitable indicators for measuring progress towards the 2030 “public space target”.

Work done so far at the international level has identified two indicators for the target.⁴ The first one, labelled 11.7.1, is “the average share of the built-up area of cities that is open space for public use for all, by sex, age and persons with disabilities”. The second one (11.7.2) is defined as

⁴ For details, see <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>

“the proportion of persons victim of physical or sexual harassment, by sex, age, disability status and place of occurrence, in the previous 12 months”.

One can see how more work is required in identifying meaningful indicators to assess progress in achieving the target. With regard to 11.7.1, it is not quite clear what “average share” actually means. Also, the simple share of open space for public use is a purely quantitative indicator that might even lead to false assumptions about the quality of public space provision. For example, the lowest the ratio of residents over automobiles on the road (not quite an indicator of sustainability), the higher the surface of public space for accommodating motor vehicles (e.g. roads, highways, parking spaces) is likely to be. Moreover, a disaggregation of this crude result by sex, age, etcetera might pose a few problems –how does one measure *the use of public space by sex?*

In view of this, it might be useful to think of more meaningful indicators for target 11.7.

First, the subject (“green and public spaces”) would need to be defined. Providers and users in different contexts will naturally have different views on this. However, a useful list of the spatial elements that can be classified as public space can be found in internationally known publications such as the Charter of Public Space (Garau P., Lancerin L., Sepe M. 2015), as well as in the Global Public Space Toolkit (UN-Habitat 2016). Once public space elements are defined, they could be conveniently documented for a given urban delimitation with the help of a simple matrix built around the target’s attributes of universal accessibility (safety, inclusiveness, and accessibility itself) and the categories of users who are especially affected by the lack of safe, inclusive and accessible green and public spaces (women, children, older persons and persons with disabilities). Thus, each urban delimitation could be given a “report card” based on the degree of adherence existing public spaces provide.

In addition, the “universal” placed in front of “access” has a strong meaning. The authors of the final text probably meant that “universal” to mean “in all countries”. But space professionals can also interpret it in an equally significant way: public space of a good quality should be available everywhere, and – we might add- particularly in those areas of the city where services of various kinds are lacking.

The Biennial of Public Space is to this day the only recurrent international rendezvous entirely devoted to public space. Since its inauguration in 2011 it has attracted a growing number of local, national and international partners. It has collected a relevant number of good practices worldwide. It has produced internationally normative work, such as the Charter of Public Space. The Biennial also inspired others to follow its example. After 2011, the American Planning

Association set up a Public Space Biennial of the Americas. More recently, the city of Bogotá established a Biennial of Public Space, which will hold its first edition later this year.

It stands to reason, therefore, that the Biennial should become an international reference point and a strong partner in turning the “public space target” from a potential chore for central bureaucracies into a strong asset for mobilizing new energies – citizens, local authorities, stakeholders committed to improving public space. This can work in both ways. The international community will be comforted in finding a new partner in the arduous task of implementing the SDGs. And the public space community will find new enthusiasm in knowing that their work will also feed into a global effort to plan and design better cities, improve the quality of urban life, and helping save this imperilled planet of ours.

References

- Garau P., Lancerin L., Sepe M (2015.) *The Charter of Public Space*. Rovereto: LISt Lab.
- United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) (2016). *Global Public space Toolkit: from Global Principles to Local Policies and Practice*. Nairobi: UN-Habitat.
- United Nations (2015). *Transforming Our World: the 2030 Agenda for sustainable development*. [https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030 Agenda for Sustainable Development web.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf).
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*. Oxford, New York: Oxford University Press, available at http://mom.gov.af/Content/files/Brundtland_Report.pdf, last viewed on 22 October 2018.
- Garau P. (2019), Saving the Planet by Design: For an Environmentally and Socially sound Development Approach to Urbanization, in *Building development Studies for the New Millennium*. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan, 2019. Pp. 381-395.
- United Nations (2016). *The New Urban Agenda*. <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda>

* Architetto urbanista

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Valorizzazione dello standard urbanistico a verde pubblico per usi temporanei e marketing territoriale. Proposte e sperimentazioni a partire dall'approccio dei Servizi Ecosistemici

Vito Garramone *

Elena Gissi **

Francesco Musco ***

Abstract

Starting from the cascade model (Haines-Young, Potschin, 2011), the paper deals with the re-interpretation of the urban standards, in a dynamic and strategic, scalar and multi-actor, smart and sustainable way, thus responding to a complex social demand, connected to economic needs and environmental issues, to experiment new forms of territorial compensation and enhancement and contribute to improving quality of planning and urban living. Solutions are proposed to maximize the multiple benefits produced, through a flexible management and trade-offs of uses, ecological functions and values.

Parole chiave: standard urbanistici, pianificazione intelligente e sostenibile, servizi ecosistemici, marketing territoriale, cambiamento climatico.

Keywords: urban standard, smart and sustainable planning, ecosystem services, territorial marketing, climate change.

Le aree destinate a verde (verde urbano) non sono solo un vincolo o un problema per il governo e la gestione della città. Come tutte le aree tutelate/vincolate, sono da considerarsi anche come un capitale (fisso) sociale. Sono immobilizzazioni, generalmente di proprietà pubblica, che perseguono finalità di pubblica utilità (standard urbanistico-SU ai sensi del D.M. 1444/1968). Sono una quantità minima di spazi pubblici, (teoricamente) almeno 9,00 m²/ab (sui 18 m² di SU per abitante) destinata «per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con esclusione di fasce verdi lungo le strade». Rispondono ad una *complessa domanda sociale* (Salzano, 1998) e garantiscono il benessere degli individui insediati in un dato contesto urbano (qualità urbana). All'autorità pubblica spetta la loro

individuazione e gestione. Nelle premesse, quello degli SU (e nello specifico del verde) è un investimento pubblico, la cui presenza, mantenimento e gestione, in condizioni ottimali, costituisce sia la risposta a dei diritti di cittadinanza, anche in termini di *welfare sociale*, che il presupposto per esternalità positive. La fissazione di CO₂, da parte del verde urbano, per voler fare un solo esempio, è sia una misura a favore della qualità dell'aria per tutti i cittadini (e *city user*) che una misura di contrasto ad esternalità negative quali l'inquinamento causato da soggetti privati e collettivi, diversi dal decisore pubblico. Gli effetti di questa azione pubblica (vincolo e investimento) generano vantaggi e benefici generalizzati, senza che i vari beneficiari corrispondano alcun corrispettivo a copertura dei costi sostenuti, nonostante quanto indicato nel Collegato ambientale del 2015 rispetto al remunerazione dei servizi ecosistemici e ambientali (art. 70 della legge n° 221/2015). Naturalmente il decisore pubblico è in una posizione di vantaggio, forte dell'effetto prodotto dall'economia di scala delle sue azioni e dalla sua indifferenza economica connessa al perseguimento di interessi pubblici fuori dal mercato (beni comuni, *in primis*), di obiettivi e finalità che vanno ben oltre il breve periodo, a garanzia della sostenibilità sociale, economica e ambientale. Dal punto di vista economico, il verde urbano si configura tecnicamente come un *investimento pubblico*, un investimento fatto con risorse pubbliche su spazi in genere pubblici. A che pro vanificare tale investimento? Non conviene al decisore pubblico, non conviene al cittadino, non conviene alle associazioni/aggregazioni sociali e non conviene neanche alle imprese, che sempre più oggi incorporano nei loro prodotti e nella loro immagine aziendale (e in generale nella *corporate responsibility*), aspetti positivi e caratteristiche peculiari del territorio (*local specific*). In tal senso, questo investimento pubblico è una leva anche per stimolare investimenti privati. Sono, pertanto, necessarie sia la costruzione di una nuova cultura volta a generare una sensibilità verso una gestione *win-win* (favorevole e vantaggiosa per più parti) del verde pubblico, sia l'attivazione di una strategia integrata, supportata da un partenariato pubblico-privato e volta a valorizzare proprio questa risorsa, per aumentare i benefici ed i vantaggi collettivi, anche a fronte di una riduzione dei costi, nel breve, medio e lungo periodo.

Quello che di seguito si propone è un modello di gestione del verde, a guida pubblica, basato sul riconoscimento e sulla valorizzazione di questa risorsa a partire da varie dimensioni di lettura. In particolare, il modello considera cinque dimensioni (correlate tra loro), che concorrono, in misura diversa e a vario grado, ad influenzare la definizione delle strategie e, di converso, la risoluzione del problema. Queste dimensioni riguardano, *in primis*, la natura originaria degli SU,

ora imprigionati nella computazione statica del vincolo, in connessione con l'evoluzione della pianificazione urbana *intelligente e sostenibile* (grazie alle azioni di *smart city* o di Industria 4.0), incorporando anche le ineludibili esigenze poste dal *climate change* (Musco et al., 2015a), che sebbene trasversale anche ad una pianificazione sostenibile, trova nelle considerazioni sistemiche e negoziali sottolineate dall'approccio dei Servizi Ecosistemici (SE), un utile supporto. Si aggiungano, infine, anche il vantaggio in termini di *marketing territoriale*, e la necessità di partenariati pubblico-privati, diversamente regolamentati, per considerare questi spazi come beni comuni e come tessere necessarie al perseguimento di una economia civile.

Standard urbanistico a verde pubblico, il ritorno alle origini. Lo SU nasce in risposta a due esigenze storiche concomitanti: la garanzia di un benessere collettivo e la lotta alla rendita fondiaria. Con la Legge n° 765/1967 (*legge ponte*) era iniziata una transizione verso la riforma urbanistica. I piani urbanistici dovevano essere redatti ed applicati, lo sviluppo edilizio doveva essere regolato e controllato. In questa cornice, emerge l'importanza delle opere di urbanizzazione (primaria e secondaria) e dei loro relativi oneri, come pure del concorso dei privati alla loro realizzazione. Le premesse erano già presenti all'inizio del decennio ed alimentavano un dibattito pubblico sui servizi sociali (dalla salute al tempo libero, dal verde alla qualità della progettazione e della pianificazione urbana, si veda Garramone, Gissi, 2018). Venivano capitalizzati gli studi realizzati dal CNR nel periodo 1953-62 riguardo a certi *standard* di qualificazione dei luoghi ideati, prodotti quasi un decennio prima dall'United States Information Service, per la promozione culturale degli USA. Si stava formando una cultura ben codificata e diffusa sia dagli istituti case popolari (INA-Casa e Gescal) sia dalla produzione manualistica tecnica (Manuale dell'Architetto). Gli SU, così generati, erano innovativi per due ordini di ragioni. Innanzitutto erano una *norma espressa in valore numerico* (Salzano, 1998), e questo li rendeva sia più comprensibili sia meno eludibili. Erano, poi, quel *livello minimo di servizi garantito*, legati ad «una prestazione, ad un livello di funzionamento raggiunto e sperimentato ... in numerosi ambiti disciplinari» (Falco, 1983, p. 23). Non semplici numeri, ma soglie prestazionali dinamico-funzionali da verificarsi periodicamente. Un *modo nuovo di parlare dei servizi* (Falco, 1983) in un'ottica scalare (scala urbana e scala territoriale).

Negli anni, però, alla verifica del loro funzionamento e della domanda di servizi si è sostituita un'assimilazione *tout court* alle zone omogenee (la *computisteria urbanistica*, si veda Falco, 1983). Gli SU sono rimasti un numero/prescrizione e non una funzionalità, nonostante crescesse l'investimento in capitale fisso sociale a seguito del versamento degli oneri di

urbanizzazione e della loro diretta realizzazione da parte dei privati. Si era persa la cognizione di questo investimento e della loro *complessa domanda sociale*.

Pianificazione intelligente e sostenibile: l'evoluzione futura necessaria. Con la diffusione del paradigma della sostenibilità già a partire dagli anni novanta del secolo scorso si era cominciato ad ipotizzare (prima in un contesto americano) una pianificazione urbanistica più attenta all'innovazione, almeno in termini di servizi pubblici. L'evoluzione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) ha permesso una forma di *upgrade* della pianificazione urbanistica, meglio nota come *Smart City*, e segnato anche una certa competitività tra molte delle città nel mondo, a partire dai due *domain* della *smartness* (Caragliu et al., 2009; De Luca, 2012, Musco et al., 2015b): componente tecnologica (*hard domain*) e componente sociale (*soft domain*). Inoltre, soprattutto in contesti urbani (Neirotti et al., 2014; Musco et al., 2015b), veniva riconosciuta una influenza reciproca tra ICT e capitale sociale. Nascevano anche un modo per urbanizzare le tecnologie (Sassen, 2011) e un nuovo *trend* di strategie di *marketing urbano*. Le più grandi imprese multinazionali sostenevano le trasformazioni in questa direzione (Cisco System, IBM, Samsung, Philips, etc.), per finalità di *business*. La *smartness* era entrata anche nell'agenda dell'Unione Europea-UE (Europa2020) e veniva anche finanziata da appositi programmi (ad esempio il programma "European smart cities and Communities"). L'attenzione dell'UE era soprattutto per il capitale sociale e il capitale ambientale delle città, con ricadute e soluzioni dirette negli ambiti della mobilità, dell'efficienza energetica, della sicurezza, del turismo e naturalmente della *governance*. Considerate nel loro complesso, le *smart city* potevano essere suddivise in due *cluster*. Uno che considerava il *business* come fine e mezzo, l'altro più attento alla valorizzazione del capitale sociale. Nel primo caso le strategie maggiormente perseguite hanno ora identificato la creatività come un volano per la rigenerazione, la crescita e la competitività urbana (Florida, 2002), portato ad una identificazione delle città come luoghi *business-led* o *business-oriented* (si pensi ad esempio a Dubai). Nel secondo cluster, le strategie erano, invece, orientate verso processi di apprendimento collettivo (*social learning*) e di *comunità competente*, nella convinzione che questo favorisse un maggiore adattamento ai cambiamenti ed un maggior grado di innovazione urbana. Il *focus* era soprattutto sull'inclusione sociale dei cittadini, sulla formazione di una opinione pubblica informata in grado di co-progettare i servizi e, magari, partecipare al processo decisionale. Si pensi a Southampton e all'enfasi sulle *smart card* del cittadino oppure a Santander con i suoi 1.100 sensori *wireless* capaci di monitorare e diffondere informazioni in merito a disponibilità di parcheggi, temperatura e luce solare, concentrazione di

CO2 ed altri parametri ambientali al fine di generare educazione ambientale di cittadini, pendolari ed altri *city users*. Il programma “European smart cities and Communities”, individuava 3 obiettivi (su 6) direttamente o indirettamente legati alla componente sociale: *smart people*, *smart living* e *smart governance*.

Alle soluzioni di *smart city*, qualche anno dopo, si aggiungevano soluzioni di *smart factory* (*smart production*, *smart service* e *smart energy*), offerte dalle varie politiche industriali dei paesi dell’Unione (Industria 4.0 o Impresa 4.0). La revisione del sistema produttivo (Quarta rivoluzione industriale), enfatizzata nelle narrazioni a partire dal rilancio industriale tedesco alla Fiera di Hannover (2011), penetrava così la disciplina urbanistica. La transizione verso sistemi cibernetici dagli ambiti della produzione (automazione industriale, organizzazione del lavoro, produttività, qualità produttiva, modelli di *business*) concepita per finalità di competizione dei sistemi nazionali generava, anche, importanti effetti sui sistemi di organizzazione degli insediamenti, dei contesti di vita e di lavoro. La diffusione di quelle politiche (e dei relativi finanziamenti pubblici) trovava appoggio ed interesse da parte degli attori economici (soprattutto grossi *player tecnologici*).

Il verde urbano può ora (potenzialmente) beneficiare di *i*) una migliore costruzione delle basi conoscitive e di una loro migliore implementazione e gestione, anche grazie all’uso di indicatori complessi, dinamici e *real time*, in grado di far dialogare amministratori e amministrati, permettendo maggiore *accountability* e supporto per il *decision making* delle amministrazioni pubbliche; *ii*) una maggiore riconsiderazione e magari rientrare all’interno di politiche pubbliche, regolamenti, piani e pratiche di uso del territorio, anche in un’ottica *time, place and community based*; *iii*) una maggiore consapevolezza come capitale fisso sociale/investimento, data anche la possibilità di fornire maggiore supporto alla informazione, formazione e apprendimento, a seguito di modalità interattive (anche con realtà virtuale ed aumentata) e *social*, generando processi di apprendimento collettivo, sociale ed organizzativo; *iv*) strategie integrate di fornitura di nuovi servizi a supporto delle varie disabilità, delle azioni per *l’aging*, etc.. Il verde urbano sarà più *smart*.

Approccio dei Servizi Ecosistemici: considerazioni sistemiche e negoziali, a contrasto del climate change. Intorno al nuovo millennio, il Millennium Ecosystem Assessment-MEA aveva (di)mostrato il peso ambientale degli ecosistemi, in termini di servizi ecosistemici (SE) e di benefici multipli per il genere umano (MEA, 2005). A scopi analitici e divulgativi, Il MEA proponeva quattro *cluster* di servizi offerti dagli ecosistemi: servizi di fornitura o approvvigionamento di beni e materie prime, servizi di regolazione ambientale (clima, qualità degli ambienti e delle risorse

naturali, maree, etc.), servizi culturali (estetici, ricreativi, educativi, paesaggistici, etc.), servizi di supporto alla biodiversità o agli *habitat*. Bisognava analizzare lo stato di salute del pianeta ed invertire i *trend* negativi in corso se si volevano mantenere le caratteristiche degli ecosistemi e la produttività del capitale naturale, ma anche scongiurare gli effetti del *climate change* (MEA, 2005). Il MEA, però, metteva in evidenza anche un'annosa meta-questione, quella della interdisciplinarietà e delle relative connessioni tra aspetti ambientali, economici e sociali. Basti pensare al classico esempio delle inondazioni, dove un disastro naturale genera danni economici (in termini di vite e di qualità della vita, di distruzione di risorse e di riduzione della loro disponibilità e qualità, etc.) e danni socio-culturali (perdite umane, riduzione dell'eredità culturale, etc.). Già dalla Conferenza di Rio (1992) la tutela del capitale naturale era diventata uno dei cardini dello sviluppo sostenibile, ma solo ora con il MEA veniva definito un approccio (con relativo *corpus* di studi ed analisi) per il sostegno della valutazione e dell'azione da parte dei decisori. Anche l'agenda europea lo faceva proprio, evidenziando che «i beni e i [SE...] sono vitali per il benessere e lo sviluppo economico e sociale futuro. [...] e che] la perdita dei servizi forniti dagli ecosistemi naturali comporterà la necessità di trovare alternative dispendiose» (CE, 2006; 2010), con effetti negativi per il benessere e la sopravvivenza del genere umano. Inoltre, i SE venivano considerati anche come un utile aiuto per la resilienza dei territori. Si arriva a sostenere iniziative per la loro valutazione in termini economici (TEEB, 2007) e la loro di mappatura (CICES, 2013; MAES, 2015). Molte strategie nazionali dei paesi dell'UE introducono i SE, si pensi al caso italiano con la Strategia Nazionale per la Biodiversità (2010) promossa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Si fa strada la necessità di una visione scalare e dinamica dei SE (Garramone, Gissi, 2018) e del loro riconoscimento (Gissi, Garramone, 2018 a, 2018b), con la relativa esigenza di costruire una modalità negoziale tanto per il loro riconoscimento che per la loro valorizzazione. Torna, così, di grande utilità il modello di Haines-Young e Potschin (2011) anche per il (valore del) verde urbano. Questo permette di considerare i SE prodotti dal verde urbano a partire dai flussi che essi generano in termini di offerta (strutture e processi biofisici, come pure funzioni ambientali) e di domanda (benefici e valutazioni di natura economica, che interessano il benessere umano e che sono collegati sia alla percezione dei valori che ai loro usi). Sta ai decisori stabilire le modalità di incontro della domanda con l'offerta (di verde urbano), per meglio comprendere e valutare gli usi, per meglio definire *policies* e strategie di gestione delle risorse (ecosistemiche) territoriali. Sarà necessario, allora, mappare sia le strutture che i processi presenti nel (micro-)ecosistema del verde urbano, per considerare quali

funzioni favorire attraverso determinati usi, in un'ottica negoziale (e quindi di scambio, di *trade-off*) rispetto ai *desiderata* dei beneficiari multipli (cittadini ed *users*, produttori, promotori, gestori, etc.). Per fare un esempio concreto, se si auspica che il verde urbano svolga funzioni di abbattimento delle polveri, del rumore, delle emissioni di CO2 e miglioramento della qualità dell'aria, o supporto alla gestione integrata del ciclo idrico, permeabilità dei suoli, contrasto alla formazione delle isole di calore, etc. allora gli usi del verde dovranno essere compatibili con tali funzioni, per conseguire quei dati benefici (Musco, Fregolent, 2014; Musco et al., 2015). E si potrà immaginare anche che al crescere del valore del verde, diminuiranno gli usi (per esclusione degli usi con impatto negativo) e/o aumenteranno le risorse investite, da parte di amministrazioni, comunità, singoli e imprese. Si aggiunga, poi, che è possibile anche prevedere una modalità per la remunerazione dei SE, data l'introduzione appunto del sistema di pagamento dei servizi ecosistemici e ambientali (PSEA) a seguito dell'articolo 70 della Legge n. 221 del 28 dicembre 2015. Con questa modalità anche i privati o gli operatori delle varie *sharing* e *green economy* potranno interagire e/o entrare in rapporto con l'uso del verde pubblico. Lo studio di Gomez-Baggethun e Barton (2013) ha messo in evidenza la grande varietà dei SE che a scala urbana sono connessi con una infrastruttura verde, leggasi anche SU. Nel caso di Londra (*Garden for a living London* del 2008), una parte importante dei SE è proprio assolta dal verde privato (Reho e Gissi, 2018), senza neanche il ricorso a forme di pagamento dei SE. Per tali ragioni è opportuno e strategico che l'ente territoriale più prossimo al SE gestisca l'interazione tra domanda ed offerta sia con trasparenza che di *accountability*, in maniera da agire in un'ottica collaborativa, di lungo periodo e finalizzata all'interesse pubblico. Verde urbano da considerarsi come un sistema, ovvero come un *sistema di dotazioni territoriali*, legato da un lato alle prestazioni (l'offerta di SE) e dall'altro alle tipologie di bisogni (nel tempo) esplicitate (la domanda di SE). Proprio in questo senso si sono mosse molte delle revisioni degli standard urbanistici in varie Regioni, si pensi per fare un solo esempio alla Legge regionale dell'Emilia Romagna n. 24/2017 (Vecchietti, 2018), che già aveva innalzato gli SU (nel 1978 e nel 2000) a 30 m²/ab.

Marketing territoriale, una promozione che è valorizzazione del territorio. Il *marketing territoriale* è una categoria molto complessa e variegata. Esso può essere inteso come azione dell'attore pubblico per la promozione sostenibile del proprio territorio, come prodotto offerto direttamente o implicitamente sul mercato mediante un turismo lento ed esperienziale o anche come un *brand*/accreditamento di qualità per aziende ed operatori economici. Nel primo caso, l'ente pubblico territoriale ha necessità di attrarre risorse ed interessi esterni per acquisire un

vantaggio diretto (insediamenti produttivi o direzionali, incrementare l'occupazione, riqualificare aree degradate, etc.) o un vantaggio competitivo rispetto ad altre realtà urbane. In questi casi il *marketing* territoriale istituzionale è parte o si associa a strategie per la competitività sostenibile del territorio (Caroli, 2013). Negli altri due casi sono le aziende ad usare il territorio o come un prodotto, di una crescente domanda immersiva ed esperienziale, sensoriale e relazionale, o come una forma di reputazione/accreditamento aziendale, si ha a che fare con un «sistema congiunto territorio-imprese con la *mission* di aumentare la generale attrattività del sistema a favore sia degli *stakeholders* interni che dei clienti esterni» (Begalli, 2014, p. 75). I servizi pubblici generano esternalità positive, ovvero vantaggi per soggetti terzi.

Una particolare forma di partenariato pubblico privato: il regolamento dei beni comuni urbani. A partire dagli anni novanta del secolo scorso, le forme di partenariato pubblico-privato in Italia sono andate progressivamente aumentando, anche a fronte di un'assenza normativa, peraltro presente in altre nazioni europee (Francia, Spagna, UK, etc.), se si esclude il *contratto di partenariato* normato nel Codice dei Contratti pubblici. Si andavano a finanziare, costruire e gestire infrastrutture o erogare servizi di interesse pubblico. Alla scala urbana una sperimentazione di grande interesse è il Regolamento per i beni comuni del Comune di Bologna (2014), promosso con la collaborazione di Labsus e della Fondazione Del Monte. Il Regolamento si richiama alla sussidiarietà istituzionale e orizzontale e definisce le forme di una collaborazione tra cittadini e decisori tramite l'adozione di atti amministrativi di natura non autoritativa (comma 3 dell'art. 1), per «la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani» (comma 1 dell'art. 1), da intendersi come beni ma anche come spazi pubblici. Il Regolamento ha permesso l'attivazione di circa 500 patti di collaborazione. Il patto è lo strumento esecutivo dell'accordo. Definisce termini, obiettivi e azioni della collaborazione; durata della collaborazione; ruolo e impegno dei soggetti coinvolti; modalità di fruizione collettiva dei beni comuni; opportune garanzie a copertura di eventuali danni, assunzioni di responsabilità e relative misure; forme di pubblicità del patto, modalità di monitoraggio e valutazione, di rendicontazione delle risorse utilizzate e dei risultati prodotti; «eventuale affiancamento del personale comunale nei confronti dei cittadini attivi [...] gestione delle controversie che possano insorgere durante la collaborazione stessa e le sanzioni per l'inosservanza delle clausole del patto da parte di entrambi i contraenti» (art. 5 lettera i). Inoltre, il Regolamento prevedeva due possibilità di intervento, quello con carattere "occasionale" rispetto all'intervento "costante e continuativo", per «integrare o migliorare gli standard manutentivi garantiti dal Comune o migliorare la vivibilità e la qualità degli spazi» e per

«assicurare la fruibilità collettiva di spazi pubblici» (art. 6, comma 2). Si evinceva anche la volontà di incentivare «la nascita di cooperative, imprese sociali, *start-up* a vocazione sociale e lo sviluppo di attività e progetti a carattere economico, culturale e sociale» (art. 7, comma 3). Il Comune mirava sia a produrre un effetto leva che a fornire misure di incentivo alla pro-attività, attraverso il rimborso dei costi sostenuti, dotazioni *in kind*, facilitazioni di carattere procedurale-amministrative (riducendo tempi ed adempimenti), usi temporanei, ed affiancamento nella progettazione (art. 23), quasi fosse un *planning for real "life"*, reale, concreto e fattivo.

Conclusioni (o prospettive). Se il verde urbano si configura come un *problema di governance*, allora bisogna immaginare un sistema di attori a geometria variabile, che facendo leva sulla sussidiarietà orizzontale e verticale, come i patti per la gestione dei beni comuni, consentano forme di progettazione e negoziazione dei *trade-off* legati ai SE, con un uso della tecnologia a sostegno delle azioni di pianificazione urbana intelligente e sostenibile. Se il verde urbano è un *problema tecnico-amministrativo*, legato sia alla progettazione che alla gestione, allora occorre favorire un cambiamento di paradigma, armonizzando la domanda e l'offerta di SE, con una maggiore accessibilità dei SE a mezzo delle tecnologie (dalla gestione dei *big data* fino alle soluzioni di digital innovation e IoT). Se il verde urbano si presenta come un *problema di costi*, allora bisogna trovare le risorse. Reho e Gissi (2018), hanno sottolineato una certa schizofrenia nelle politiche, basti pensare alla legge finanziaria del 2018 con i suoi due opposti indirizzi di coinvolgimento dei privati nel rinverdimento delle proprie città, ma con minori entrate pubbliche per via delle detrazioni a valere sull'Irpef per le spese di sistemazione a verde. In una situazione dove già i proventi di titoli abilitativi edilizi, sanzioni e monetizzazioni non bastano e dove si auspicano sempre maggiori forme di partenariato pubblico-privato o di coinvolgimento dei cittadini (Vecchietti, 2018), non è più possibile procedere senza una valutazione (anche monetizzazione e quantificazione socio-economica) dei SE e dei costi legati al *climate change*, anche a fronte dei riconosciuti benefici privati legati al *marketing* territoriale. L'ente territoriale comunale deve avere un ruolo di cerniera tra l'offerta e la domanda di SE (anche in collaborazione con Università e sistemi ordinistici) per un migliore *knowledge management* e *decision making*, oltre a sviluppare una nuova capacità negoziale e di *marketing* del bene pubblico, ponendosi come guida pubblica di un sistema di *governance* più esteso e consapevole di dinamiche *top down* (*government*) e *bottom up* (*governance* a vario livello, co-pianificazione, partenariati pubblico-privati, accordi pubblico-privati e patti con cittadini, etc.). E forse il primo passo resta pur sempre quello dell'apprendimento, inteso sia come *learning* tecnico-organizzativo delle istituzioni sia

come *learning by doing* delle professioni sia come *social learning* diffuso, per evitare che quello del verde pubblico non sia proprio un *problema di cultura*.

Bibliografia

- Begalli D. (2014). *Il marketing territoriale come strumento di valorizzazione dei prodotti tipici*. Roma: In *Urbanistica Informazioni*. n. 256/2014. pp. 75-76.
- Caragliu A., Del Bo, C., Nijkamp P. (2009). *Smart cities in Europe. Paper*. Rotterdam: Conference III Central European Conferente in Regional Science.
- Caroli M. (2013). *Il marketing territoriale. Strategie per la competitività sostenibile del territorio*. Milano: F. Angeli.
- Commissione Europea (2006). *Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 – e oltre. Sostenere i servizi ecosistemici per il benessere dell'uomo* COM (2006) 216. Bruxelles: UE.
- Falco, L. (1983). *Gli standard urbanistici*. Roma: Edizioni delle Autonomie.
- Florida R. (2002). *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*, New York: Basic Books.
- Garramone V., Gissi E. (2018). *Proposte di evoluzione degli standard urbanistici attraverso i servizi ecosistemici*. Roma: In *Urbanistica Informazioni*. n. 278-9. pp. 58-61.
- Gissi E., Garramone V. (2018a). Il flusso dei servizi ecosistemici nei processi negoziali del planning. Roma: In *Urbanistica Informazioni*. n. 278-9. pp. 63-5.
- Gissi E, Garramone V. (2018b). *Learning on ecosystem services co-production in decision-making from role-playing simulation: Comparative analysis from Southeast Europe*. In *Ecosystem Services*. n. 34/2018. pp. 228-53.
- Gomez-Baggethun E., Barton D.N. (2013). *Classifying and valuing ecosystem services for urban planning*. In *Ecological Economics*. vol. 86/2013, pp. 235-45.
- Haines-Young R., Potschin M. (2011). *Common International Classification of Ecosystem Services (CICES): 2011 Update. Report*. Nottingham: European Environmental Agency.
- Musco F., Fregolent L. a cura di (2014), *Pianificazione urbanistica e clima urbano. Manuale per la riduzione dei fenomeni di isola di calore urbano*. Padova: Il Poligrafo casa editrice srl, Padova.
- Musco F., Appiotti F., Bianchi I., Dalla Fontana M., Gissi E., Lucertini G., Magni F., Maragno D. (2015a). *Planning and Climate Change: Concepts, approaches and design*, in: Musco Francesco. *Counteracting Urban Heat Island Effects in a Global Climate Change Scenario*. vol. 1, Berlin: Springer.
- Musco F., Garramone V., Maragno D., Magni F., Gissi E., Gattolin M., Pastore A. (2015b). *Le agende urbane, le reti degli stakeholders ed un decalogo per il governo metropolitano. L'Esercizio di Smart City di Venezia Città Metropolitana*. Roma: In *Urbanistica Informazioni*. n. 263/2015 s.i. IX sezione. pp. 12-16.
- Neirotti P., De Marco A., Cagliano A.C., Mangano G., Scorrano F. (2014). *Current trends in Smart City initiatives: Some stylised facts*. In *Cities*, n. 38/2014. Pp. 25-36.
- Reho M., Gissi E. (2018), *Meccanismi finanziari per il miglioramento delle performance ambientali dei Comuni*: Roma. In *Urbanistica Informazioni*. n. 278-9/2018, pp. 62-3.
- Salzano E. (1998). *Fondamenti di urbanistica. La storia e la norma*. Roma-Bari: Laterza.
- Sassen, S. (2011). *Who needs to become "smart" in tomorrow's cities*. France: Lift Conference Future of Smart Cities.
- Vecchiotti S. (2018). *Dotazioni territoriali e servizi ecosistemici*: Roma. In *Urbanistica Informazioni*. nn. 280-1/2018. pp. 36-38.

* Pianificatore territoriale, PhD in "Psicologia di comunità e modelli formativi" e Knowledge Transfer Manager presso l'Università Iuav di Venezia. vgarramone@iuav.it

** Ingegnere, PhD in "Ingegneria-Architettura per la sostenibilità dell'ambiente", assegnista di ricerca e professore aggregato presso l'Università Iuav di Venezia. egissi@iuav.it

*** Architetto ed Urbanista, PhD in "Analysis and Governance for Sustainable Development", Professore associato di Tecnica e Pianificazione Urbanistica all'Università Iuav di Venezia. francesco.musco@iuav.it

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Per il rilancio del dibattito su spazi comuni e sfera pubblica¹: appunti da un caso emblematico

Annick Magnier *

Abstract

How effective in the Information Age can be the traditional “Piazza” in sustaining civiness and right to the city? The renewed vividness of the reactive movements against public projects of regeneration of squares in different Italian cities could be interpreted as a signal of a persisting strong link between public realm and urban public space. Starting from the exemplary intensely mediatized case of the restyling of Piazza Verdi in La Spezia, this article leads on the contrary to emphasize a recent involution in the national debate on urban public spaces.

Parole chiave: spazio pubblico urbano, sfera pubblica, socievolezza, spirito civico

Keywords: urban public space, public sphere, sociality, civiness

1. Spazio comune e ingegneria sociale

Che ruolo possono ancora rivestire i luoghi tradizionali di deliberazione (la piazza in primo luogo) di fronte ai social, ai mass media, alle diverse forme di comunicazione a distanza? Che relazione oggi tra spazio pubblico materiale e immateriale? L’interrogativo non è di poco conto per la sociologia urbana, sfida l’intera tradizione di pensiero sull’urbanesimo, come modalità di vita sociale fondata sulla consapevolezza e l’ammissione della differenza e la corrispondente costruzione della civiness. Nella riflessione sociologica e urbanistica internazionale è così esploso il discorso sullo spazio aperto pubblico nella città contemporanea (ad es. Lofland 1998, Dovey 1999, Madanipour 2003, Mitchell 2003, Kohn 2004, Parkinson 2012).

La piazza italiana come inizia a configurarsi nel Medioevo (Sitte 1889, Guidoni 1993), più di altre nasce come “progetto” nel quale l’intenzionalità scenografica si esprime in un chiaro impianto geometrico e nella visibilità conferita ai maggiori edifici pubblici e rappresentativi. Ciò

¹ Una versione più completa di questo contributo di ricerca è stata di recente pubblicata in *Società, mutamento e politica*, n.19.

nondimeno nell'immaginario occidentale, ma anche e in particolare in quello nazionale, la piazza si assimila alla comunità, e alla sua crescita democratica: è l'agorà. A questa visione idealtipica della piazza si intreccia la tesi della decadenza della sfera pubblica. Il declino della piazza, tralasciata, abbandonata o accaparrata da pochi strati della popolazione ne è il simbolo (Sennett 1974). La questione della progettazione degli spazi aperti ad accesso pubblico sempre di più, in modo più o meno esplicito, si trova così a convergere con quella della ricostruzione del legame civico e della partecipazione politica, sia in sociologia che in urbanistica (Lofland 1998, Parkinson 2013).

Nella critica urbanistica italiana alla perdurante influenza dell'approccio funzionalista è proposto il termine di "spazio comune", come più adeguato per indicare i nuovi orientamenti di progettazione sullo spazio aperto ad accesso pubblico. L'approccio funzionalista, si denuncia, attribuisce solo segmenti di spazio pubblico all'uso "collettivo", destinati alle attività di scambio e ad un'attività democratica obsoleta. "Alla concezione dello spazio aperto come spazio collettivo si sta sostituendo un'idea di spazio comune inteso come spazio capace di contenere al suo interno tanti usi, in modo da rispondere alla sua funzione fondamentale che è quella di integrare tutte le componenti della città, comprese le sue contraddizioni" (Morandi in Iacomoni 2015, 5). Essenziale diventa la fluidità, l'assenza di destinazioni prestabilite dello spazio aperto. (Di Giovanni 2010, Lazzarini 2011). Tornare a progettare lo spazio pubblico materiale, in quanto bene comune, significa rispondere al bisogno di ritorno all'"azione pubblica" nell'urbanistica italiana (Caudio e De Leo 2018).

Come tra i planners, tra i sociologi italiani permane la convinzione che gli spazi urbani, in primo luogo gli spazi di accesso pubblico, spazi pubblici "materiali", mantengano un'influenza decisiva nella costruzione dello spazio pubblico "immateriale". Tale è ad esempio il taglio assunto qualche anno fa nel progetto di ricerca di interesse nazionale i cui esiti sono proposti in *Pratiche sociali di città pubblica* (Mazzette 2013). Vi si verifica un bisogno sostenuto e insoddisfatto di spazio pubblico, mentre si osserva e lamenta un uso passivo, frammentato, escludente degli spazi pubblici studiati. Nelle letture sociologiche sullo stato degli spazi pubblici permane tuttavia un'attenzione privilegiata per le identità collettive e sociali e i meccanismi della loro costruzione che non consente di ammettere tutto l'impatto delle trasformazioni dei meccanismi della costruzione dell'identità personale nei contesti urbani contemporanei. Eppure la letteratura sulle "scene urbane", tra le quali dobbiamo includere gli spazi pubblici, ispirandosi alla lettura goffmaniana già rende ben conto dei meccanismi di costruzione delle, contingenti e mutevoli,

identità collettive (ad es. Irwin 1977). Evidenzia come forme di integrazione nuove emergano a partire da localizzazioni fugaci e affianchino le forme tradizionali di integrazione (Joseph 1984). Molte letture sullo spazio pubblico urbano, secondo Massey (2005), peccano per una fiducia acritica nelle capacità salvifiche della “throwtogetherness” (Weintraub e Kumar 1997, Cooper 2007).

Con queste tesi dominanti, eccessivamente ottimiste secondo lui, sull’effetto “civico” della molteplicità tipica dell’ambiente urbano, polemizza con efficacia Amin nel saggio “Collective culture and urban public space” (2008), riferimento utile nella lettura empirica di esperienze di riqualificazione dello spazio pubblico: considerare, egli afferma, che rendere gli spazi pubblici di una città più vibranti e dichiaratamente inclusivi migliorerà in ogni modo la democrazia locale è illusione. Negli spazi pubblici più creativamente gestiti in realtà l’incontro spesso avviene tra persone che condividono interessi e caratteristiche sociali. Con ciò non intende negare che lo spazio pubblico non abbia un ruolo nel conformare il comportamento pubblico o perfino un senso dei commons. Ma gli spazi pubblici che “funzionano” lo fanno perché offrono “una particolare concretizzazione del surplus” urbano e sono capaci di suscitare una serie di “risonanze” altrettanto particolari, ascrivibili alla sfera precognitiva: stupore, territorializzazione, temporalità varie, rinnovamento, potenza iconografica sono le cinque categorie rilevabili di tali “risonanze”. I manifesti pubblicitari, le strade, il disegno dello spazio, le celebrazioni, la forma degli edifici, la pulizia, i suoni e gli odori, come la tecnostruttura urbana hanno inoltre importanti effetti neurologici. Costruiscono vari riflessi di fiducia studiata nei commons urbani, fortificano l’apprezzamento civico dello spazio urbano condiviso e più generalmente la speranza civica nella città complessa. In tale “lettura post-umana del sociale”, si tratta in breve di non restringere l’interpretazione dei siti formativi della cultura pubblica urbana a quelli dell’interazione interpersonale.

2. La piazza nelle arene politiche: il caso esemplare di Piazza Verdi a La Spezia

Soltanto lentamente, e con ritmi alterni legati alle opportunità di finanziamento, riappare invece nelle agende dei governi locali italiani l’attenzione alla “riqualificazione” dell’insieme degli spazi urbani ad accesso pubblico. Nel contempo il dibattito indubbiamente si accende, frammentandosi su alcuni temi o singoli progetti. Già più di quindici anni fa, partendo dallo studio del caso bolognese, Chiara Sebastiani (2001) osservava come la piazza ed i relativi progetti costituissero ormai un terreno ideale per le iniziative spontanee di cittadini o la loro mobilitazione reattiva a iniziative del pubblico potere, che chiamano ad un impegno ulteriore in diversi tipi di

politica pubblica (sicurezza, traffico, verde urbano). Di recente sono proliferate le mobilitazioni reattive di cittadini resistenti a progetti pubblici di riqualificazione di spazi pubblici aperti, principalmente piazze, con una ripetitiva caratterizzazione tematica. La resistenza vi si focalizza sulla distruzione degli alberi inclusa in progetto. In questa vasta casistica convergono i dibattiti su piazze più o meno note di città dalle dimensioni e caratteristiche diverse: si passa così dalla Piazza della chiesa di Sant'Onorato a Torriglia a Piazza San Marco a Firenze, da Piazza Minghetti a Bologna a Piazza Mazzini a Poggibonsi... Il dibattito locale trova eco nell'arena nazionale coll'intervento di associazioni ambientaliste o di tutela del patrimonio. Il tema della qualità dello spazio pubblico urbano viene così inserito in una narrazione assai tecnica ma evocativa di dimensioni identitarie della flora urbana.

Esemplificativo di tale soffusa conformazione del dibattito sulle piazze nel contesto italiano è il caso della riqualificazione di Piazza Verdi a La Spezia: conclusasi nel 2017, particolarmente eclatante e documentato per il suo impatto mediatico, nazionale e internazionale. Il caso, proprio perché eclatante, offre, perfino a posteriori, l'opportunità di qualche annotazione generale per una possibile analisi sul significato delle piazze nella democrazia italiana e nella cultura nazionale della trasformazione urbana.

Il contesto di La Spezia esprime con forza le nuove linee di fratture specifiche che dominano lo scenario sociale e politico nella città europea. A lungo esclusivamente dipendente dalle attività militari, dalla costruzione navale, e dal trasporto marittimo di merci, la città si apre di recente al turismo, di massa rispetto alle dimensioni cittadine, in collegamento con i siti vicini di grande richiamo. Se tale (parziale) riconversione non sconvolge la struttura sociale, essa propone senz'altro in altri termini la questione dell'identificazione territoriale. La morfologia della Spezia illustra la sua, in fondo recente, costituzione come città, attorno all'arsenale, a partire dai piccoli nuclei antichi, marinari o collinari. Da quanto rimane del nucleo storico più antico, che inizia dietro Piazza Verdi, non emerge nessuna reale centralità. Le edificazioni del secondo dopoguerra, audaci ed imponenti spesso, hanno rinnovato l'impronta di monumentalità introdotta dall'edificazione fascista, creando ampi spazi aperti poco adatti alla deambulazione o alla sosta, se non delle macchine. Dagli anni Ottanta le amministrazioni comunali tentano quindi di creare una "piazza": sull'area dei Bastioni, su Sant'Agostino, sull'area detta Centro Kennedy con progetto di Gregotti, sulla Piazza del Mercato, infine su Piazza Verdi. Piazza Verdi, introdotta nel Piano regolatore del 1908, è slargo sul quale si affacciano, oltre al Palazzo delle Poste di Mazzoni, alcuni palazzi di architettura più tradizionale costruiti tra il 1921 e il 1933 tra cui due scuole, chiuso ad

Est dal Palazzo della Provincia., in posizione quasi mediana nella prospettiva parallela al mare creata nell'ampliamento della città nel Ventennio, tramite la travolgente operazione urbanistica dello sbancamento del colle del Cappuccini e dell'antico quartiere del Torretto. Nel 2010 l'amministrazione comunale accoglie l'idea di collegare l'edizione annuale 2010 del Premio PAALMA, per la promozione dell'arte ambientale tramite collaborazione tra architetti ed artisti, alla riqualificazione di Piazza Verdi. Il premio è aggiudicato al progetto presentato da Gianni Vannetti e Daniel Buren, rapidamente autorizzato dalla Soprintendenza.

La resistenza al progetto si organizza, già nella fase di completamento della procedura amministrativa e di preparazione della messa in opera, attorno ad un Comitato cittadino e vede il suo apice tra il secondo semestre del 2013 e il primo del 2014. Il Comitato in Difesa di Piazza Verdi nel 2013 mobilita Vittorio Sgarbi, grazie al quale si sviluppa l'efficace costruzione mediatica del caso a livello nazionale. Il 17 giugno 2013 iniziano i lavori; sono fermati immediatamente dalla Soprintendenza in seguito ad un tweet del Ministro della Cultura motivato dal taglio previsto di dieci pini suscettibili di essere dichiarati elementi di valore culturale. Lo stesso Ministro convoca a Roma il sindaco della Spezia chiedendo una revisione del progetto che eviti il taglio dei pini. La Sovrintendenza annulla a novembre 2013 la sua precedente autorizzazione dichiarando l'alberata centrale "di interesse culturale", filare che d'altro canto chiede a dicembre 2013 di puntellare in parte (perizie e controperizie confermano in effetti da ottobre la cattiva salute di sei dei pini). Il TAR della Liguria accoglie il ricorso del Comune contro l'annullamento dell'autorizzazione della Sovrintendenza, controparti Legambiente e Italia Nostra, che a metà 2013 vengono ad affiancare il comitato; segue ricorso al Consiglio di Stato da parte dell'"Associazione Verdi Ambiente e Società", rigettato ad inizio 2015. Parallelamente a questo percorso giudiziario si susseguono, senza successo, denunce del comitato alla Procura della Repubblica, all'autrice per l'errata datazione dei pini nella relazione storica allegata al bando di gara e al Comune per distruzione di beni pubblici, all'Autorità anticorruzione per illegittimità dell'appalto, e un esposto alla Commissione Europea per irregolarità nell'utilizzo di fondi europei. La Piazza riqualificata è inaugurata il 30 dicembre 2016, quasi del tutto conforme al progetto iniziale, anche se alcuni completamenti saranno apportati successivamente, prima delle elezioni amministrative. Alla fine di questo percorso lungo ed accidentato, si registra solo il non totale completamento del progetto in alcune sue parti e finiture ed una limitata variante al progetto iniziale, introdotta su richiesta della Soprintendenza all'Archeologia (per maggior segno della presenza dell'ex Teatro Politeama, e mantenimento del volume delle chiome delle alberature).

3. La piazza nello spazio pubblico immateriale: ancora dal caso spezzino

Ma a quali effetti di mobilitazione di “spazio pubblico immateriale” si è associata questa laboriosa messa in atto?

Sotto il profilo del contenuto, a leggere i documenti disponibili, la “scintilla di sfera pubblica” (Amin 2005) che poteva costituire già il solo dibattito sulla riqualificazione della piazza non si è verificata. La narrazione di resistenza al progetto si organizza, oltre alla rivendicazione di una partecipazione che non è stata garantita, attorno a tre temi, piuttosto poveramente articolati, perfino nel documento chiave, la petizione firmata da esponenti del mondo locale della cultura. Il primo tema è di natura prettamente estetica: l’“orrore” espresso da Vittorio Sgarbi che assume la forza del turpiloquio ma non quella dell’argomentazione, fa da riferimento a molte altre dichiarazioni, che si appoggiano sull’autorevolezza del critico. Il secondo tema è anti-modernista: la piazza è definita “storica”, ma evocativamente collocata. Si inserisce in questo filone il testo della petizione già citata, ma più ancora l’appello di Italia Nostra, solo documento che contenga un abbozzo di riflessione sulle scelte architettoniche: “La piazza in oltre 70 anni ha mantenuto il medesimo assetto, seppur con qualche intervento che non ne ha sostanzialmente alterato il disegno iniziale, e ne conserva la concezione e il quadro storico-architettonico originario. Questo nonostante i bombardamenti che hanno martoriato La Spezia nell’ultima guerra, attraverso cui Piazza Verdi è passata quasi indenne [...]. È un intervento che snatura irrimediabilmente l’identità del luogo”. Il terzo tema è naturalistico: non si deve ridurre il “verde” in città. È oggetto di appello di settembre 2013 a firma non solo di Legambiente e Italia Nostra ma anche di Lipu e Wwf che al caso Piazza Verdi associa quelli di altre alberature cittadine. I pini rappresentano la convergenza felice di questi tre temi. Il ricorso al termine di identità, accenni insistenti sui tratti “locali” del paesaggio lasciano trasparire, in alcuni testi, anche la refrattarietà ad influssi esogeni.

I documenti dell’amministrazione in carica nel momento del lancio del concorso, in particolare la relazione allegata al bando di concorso, caratterizzano la piazza come espressione armoniosa di diverse declinazioni del linguaggio architettonico dei primi tre decenni del secolo scorso, successivamente inserita nell’ampliamento successivo della direttrice urbana parallela al mare, che la collega con le realizzazioni architettoniche innovative del secondo dopoguerra. Vi è letta come promotrice di funzione pubblica in quanto centro di servizi (poste e amministrazione), funzione poi avvilita dall’imporsi di una funzione di servizio, quella del trasporto su ruota, ai due lati di uno spartitraffico fittizio; che occulta le architetture e le prospettive sul rettilineo per l’accrescimento dei pini marittimi. (Ratti in Buren e Vannetti 2018, 21). Deve essere confermata tale forte funzione pubblica, idea generatrice della piazza. Ne consegue la necessità di non

pedonalizzarla del tutto immediatamente. “Scopo principale della nuova progettazione della piazza è comunque quello di trasformarla da spazio di confine a supporto del centro storico pedonale [...], al fine di renderla progressivamente nel tempo – in conseguenza della realizzazione di altre infrastrutture, quali ad esempio i parcheggi interrati previsti nella piazza Europa e ai Giardini Pubblici – spazio dedicato al passeggio, all’incontro, agli eventi cittadini, vero trait d’union tra il mare, i giardini, il lavoro, il centro storico. In sostanza il vero cuore della città” (Erario in Buren e Vannetti, 27). Si chiede quindi un progetto che preveda soluzioni flessibili in grado di accompagnare questo percorso. Sul significato che qui viene attribuito alla piazza nelle dinamiche cittadine, sugli elementi di storia che si vogliono evocare, sui principi di progettazione conseguentemente assunti, non farà ritorno la contestazione al progetto.

La contestazione documentata non partecipa a tale riflessione sul ruolo della piazza nella vita cittadina, eccetto su un unico profilo, poco esplicitato, nel momento della cantierizzazione. È allora che si dispiega la critica al ridisegno della viabilità in alcuni suoi dettagli. Precisa diventa allora anche la critica ai materiali. Le indagini posteriori all’apertura della piazza, su fatti di corruzione su numerosi lavori pubblici, tra cui quelli di Piazza Verdi, doverosamente e ampiamente riportati nella stampa, non suscitano reazioni ampie, nemmeno sui social media.

Le pratiche urbane, a pochi mesi dall’inaugurazione della piazza esprimono una reazione effettive alle “risonanze” utili a provocare una “scintilla di civiness”? La temporalità diversificata degli usi, ma anche la capacità della sistemazione architettonica di suscitare territorializzazione, è tangibile. Sono evidenti gli usi stanziali, con durata varia: solitari, principalmente lettori di libri e di telefonini; anziani del quartiere; gruppi di adolescenti. La piazza è opportunità di incontri non pianificati, ma anche luogo di appuntamenti: la permanenza della viabilità pubblica, definita come transitoria nel bando, rimpianta dai progettisti, è invece motore efficace di frequentazione, anche da parte di utenti della città non residenti. La piazza si è poi confermata il luogo dei raduni politici degli alunni in rivolta, nonché la collocazione principale delle feste pubbliche. È infine un luogo che si attraversa, un attraversamento in genere consapevole. Il passo rallenta poco dopo l’entrata sulla Piazza. L’arredo spinge a ricostruire la relazione col luogo.

La potenza simbolica dello spazio riqualificato è duplice. Riaperta la veduta sui manufatti esistenti, la piazza evoca con forza un momento della storia locale e nazionale, e la violenza esercitata per la sua costruzione sul tessuto urbano preesistente; ma anche l’attuale presenza benevola dei servizi pubblici locali. Per la tecnicità e leggerezza di molti elementi di arredo (i portali, le fontane), per l’evidente raffinatezza tecnica a sostegno degli usi quotidiani, simboleggia

la contemporanea capacità di innovazione. Lo spazio non suscita "throwtogetherness", ma sembra incitare a portare un altro sguardo, più attento, ai manufatti e agli altri. Rappresenta il pubblico (i servizi, la storia locale) meglio di quanto non lo facesse prima della riqualificazione, e illustra la convergenza possibile di molteplici usi ed aspirazioni in una pratica civica. Poiché snodo di viabilità pubblica, offre questa rappresentazione ai residenti di Spezia, ma anche agli abitanti del sistema urbano residenti di altri comuni, confermando la centralità del comune nella sua agglomerazione.

4. Le piazze tra tutela e riqualificazione

Se l'intervento su Piazza Verdi è dall'amministrazione spezzina prudentemente etichettato di "restyling", l'ambizione che emerge dal bando di gara, dalle poche relative dichiarazioni alla stampa del sindaco allora in carica, e dagli scritti dei progettisti va ben oltre. Certo, non tocca i manufatti esistenti, modifica soltanto molto parzialmente i percorsi veicolari, ma è concepito come tassello chiave di un'opera di ristrutturazione della città in cui si candida la piazza come rinnovata ed iconografica centralità. Va quindi annoverato tra i pochi recenti esempi italiani di riqualificazione di piazze dal forte significato per la cultura urbanistica.

Dal nostro ripercorrere la vicenda della "rinascita" della piazza, e l'uso che se ne sta instaurando, si conferma l'impressione iniziale della forte emblematicità di un caso che, al di là del particolare clamore mediatico di cui ha goduto, rappresenta lo stato dello spazio pubblico in Italia.

Sottolinea l'approfondimento di alcune delle tendenze già rilevate all'inizio del Millennio da Chiara Sebastiani a chiusura del suo studio su "Comitati cittadini e spazi pubblici urbani" (2001): carattere ibrido dei comitati "a metà strada tra i gruppi di interesse e i movimenti sociali, oscillanti tra azioni di lobby e istanze partecipative", mancanza degli "spazi costitutivi del livello di base e di quello intermedio della sfera pubblica" e conseguente ruolo assunto dai media, speciale significato sociale della "piazza", in grado di stimolare dibattiti infuocati. Ma quasi due decenni dopo osserviamo a La Spezia la successiva ulteriore ibridazione dei comitati, che convergono in macchine elettorali che si richiamano alle istanze partecipative nonché l'ulteriore indebolimento delle istituzioni tradizionali della sfera pubblica, in particolare i partiti tradizionali, paralizzati dalle divisioni interne nella loro capacità di strutturare il dibattito; e infine la forza che nell'intervallo ha continuato ad assumere il sistema mediatico, capace di inserirsi nel movimento di riaccentramento del sistema di governo.

L'insistenza sulle istanze partecipative da parte del Comitato Piazza Verdi pone con crudezza la questione della pertinenza dei processi partecipativi in tali interventi. È senz'altro

problematica, come sempre nel disegno dei processi partecipativi, la delimitazione della popolazione di riferimento: l'uso della piazza non è esclusivo dei residenti comunali. Delicata è inoltre la combinazione di gara e processo partecipativo. Se, poi, l'efficacia della sistemazione di uno spazio pubblico si fonda sulla sua capacità di suscitare reazioni riflessive afferenti alla sfera precognitiva, si può temere che gli orientamenti della popolazione si inseriscano invece nel solco dell'abituale esplicitabile. La risposta alle istanze partecipative dovrebbe quindi avvenire a monte e centrarsi con attenzione sulla percezione, degli spazi e delle relazioni tra lo spazio da riqualificare e l'intera città, aiutando, l'amministratore a compiere le sue scelte, dirimendo tra i conflitti inevitabili, nonché il professionista a contestualizzare il suo intervento.

Scrivendo Bernardo Secchi un quarto di secolo fa (1993, 5): "Lo spazio che sta tra le cose, tra oggetti e soggetti tra loro prossimi [...] non è un luogo di incontro; è divenuto vuoto perché privo di un ruolo riconoscibile[...] Lo spazio aperto è divenuto infrastruttura, attrezzatura o ancor più elusivamente verde entro il quale collocare densità o rapporti di copertura determinati [...] Nessuna attenzione alla costituzione fisica dello spazio aperto, ai materiali di cui ciascuno spazio era o poteva essere costruito, alla cultura tecnica utilizzando la quale era o poteva essere costruito": così scriveva Bernardo Secchi venticinque anni fa). Si è visto invece su Piazza Verdi mobilitarsi un segmento di cultura artistica e architettonica internazionale che ha saputo dedicarsi alla costruzione di uno spazio aperto tecnicamente raffinato, con attenzione al significato del luogo nel promuovere la convivenza civile e il diritto alla città. Dopo più di un anno di funzionamento, la risposta negli usi dello spazio di Piazza Verdi corrisponde al progetto. Gli effetti complessivi di un intervento volto alla ricostruzione di un centro cittadino dipendono tuttavia, non solo dalla gestione che dello spazio sarà garantita, ma anche dalle relazioni, fisiche e simboliche, che con questo spazio saranno costruite in molte aree di politica locale (viabilità, cultura, commercio, sicurezza).

La riduzione della complessità proposta nella resistenza al progetto si è fondata su due termini che pesano nella politica italiana: identità e tutela. Invano si moltiplicano da decenni i tentativi di divulgazione delle riflessioni scientifiche sulla nozione di identità (per tutti Remotti 1996), l'identità continua ad essere proposta come dato stabile e l'identità personale come appendice dell'identità collettiva; a Spezia come altrove esaltata di fronte all'inquietudine suscitata dall'intensificazione della mobilità e dei mutamenti di contesto. Come negli altri casi di contestazione recenti di riqualificazione di spazi pubblici aperti, si conferma inoltre l'involuzione semantica del termine di tutela nel dibattito pubblico nazionale. Lungi dall'alimentare la

riflessione sul significato della città storica per il presente, e sulle modalità possibili di una conservazione attiva del patrimonio in armonia con un progetto cittadino, oggi il termine di tutela, intesa sempre di più come tutela a prescindere, o tutela del particolare (i pini spezzini ad esempio) chiude la via all'argomentazione. Mentre, come dimostra il caso di Piazza Verdi, vi sono capacità professionali ed apertura culturale diffuse che possono sostenere una riqualificazione dei centri storici a partire dalle loro piazze e sta crescendo l'attenzione nazionale sul tema.

Riferimenti bibliografici

- Amin A., 2008, "Collective culture and urban public space", *City*, 12, 1 pp. 5-24
- Buren D., Vannetti G., 2018, *La rinascita di Piazza Verdi*, Torino: Allemandi
- Caudio G., De Leo D. (a cura di), 2018, *Urbanistica e azione pubblica*, Roma: Donzelli
- Cooper D., 2007, "Being in Public: the Threat and Promise of Stranger Contact", *Law and Social Inquiry*, 32, 1, pp. 203-232
- Di Giovanni A. 2010, *Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea*, Roma: Carocci
- Dovey K., 1999, *Framing Places: Mediating Power in Built Form*, London: Routledge
- Goffman E., 1963, *Behavior in public places; notes on the social organization of gatherings*, New York: Free Press of Glencoe
- Guidoni E., 1993, *La piazza storica italiana*, Padova: Marsilio
- Iacomoni A. (2015), *Topografie dello spazio comune*, Milano: FrancoAngeli
- Irwin J., 1977, *Scenes*, Beverly Hills: Sage
- Joseph I., 1984, *Le passant considérable: essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris: Librairie des Méridiens
- Kohn M., 2004, *Brave New Neighbourhoods: The Privatization of Public Space*, New York: Routledge
- Lazzarini A. (2011), *Polis in Fabula*, Palermo: Sellerio
- Lofland L., 1998, *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*, New York: De Gruyter
- Madanipour A., 2003, *Public and Private Spaces in the City*, London: Routledge
- Massey D., 2005, *For Space*, London: Sage
- Mazzette (a cura di), 2013, *Pratiche sociali di città pubblica*, Bari: Laterza
- Mitchell D., 2003, *The right to the city: social justice and the fight for public space*, New York: Guilford
- Parkinson J. R., 2013, "How is space public? Implications for spatial policy and democracy", *Environment and Planning C, Government and Policy*, 2013, 31, 682-699
- Remotti V., 1996, *Contro l'identità*, Bari: Laterza
- Sebastiani C., 2001, "Comitati cittadini e spazi pubblici urbani", *Rassegna Italiana di Sociologia*, 1, gennaio-marzo, pp. 77-114
- Secchi B., 1993, "Un'urbanistica di spazi aperti", *Casabella*, n. 597-598.
- Sennett R., 1974, *The Fall of Public Man*, New York: Knopf
- Sitte C., 1991, *L'arte di costruire le città*, Milano: Jaca Book
- Warner M. 2005, *Publics and counterpublics*, Brooklyn NY: Zone Books
- Weintraub J.A., Kumar K. (eds), 1997, *Public and private in thought and practice; perspectives on a grand dichotomy*, Chicago: University of Chicago Press

* Professore di Sociologia del Territorio nel Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Firenze

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Strategie per la qualità del verde in ambito urbano

Gaetano Giovanni Daniele Manuele*

Abstract

The quality of green spaces can cause failure a plan. It is therefore desirable to adopt some strategies for structuring green areas:

- 1) Citizens must be involved in the decision-making process
- 2) Flexible areas must be created
- 3) The areas must be well connected to each other through soft mobility paths
- 4) In addition to large green spaces, green microspaces should be provided
- 5) The areas must be equipped with services and microservices that contribute to satisfying the main needs of human life.

Parole chiave: sostenibilità, partecipazione, micro-verde, qualità urbana, accessibilità

Keywords: sustainability, participation, micro-green, urban quality, accessibility

Il concetto di verde pubblico nasce nel periodo illuminista in Francia e si diffonde presto nel resto d'Europa. A Milano esso nel 1780 porterà alla nascita dei primi giardini pubblici a Porta Venezia, progettati dall'architetto Piermarini che muteranno il modo di vedere il verde nella città. Non è un caso che Conforti Calcagni, nel suo libro "Bei sentieri, lente acque. I giardini del Lombardo-Veneto" del 2007 scriva: «Nelle città europee c' erano giardini di aristocratici, benevolmente concessi al popolo. Questo, invece, nasce con prerogative diverse. Piermarini e il governo che lo appoggiava realizzarono un vero sistema di verde attrezzato, che assolveva a una esigenza moderna: passeggiate, incontri, giochi, relax.»

Il concetto di verde pubblico troverà la sua consacrazione dopo il periodo della rivoluzione francese proprio per uno spirito di uguaglianza tra classi diverse. Proletari e borghesi passeggiano fianco a fianco nei *boulevards* e nelle zone verdi della città, cosa che non sarebbe mai potuta accadere nei giardini nobiliari presenti in molte ville parigine.

A partire dall' '800, in molte città cominciano a nascere grandi aree verdi pubbliche ed in molti casi lo sviluppo della città ruoterà attorno ad esse.

La nascita di queste aree verdi contribuisce al miglioramento della qualità dell'aria, a dare colore e profumi diversi durante l'arco dell'anno agli spazi, a garantire la permeabilità del suolo, a creare luoghi protetti dai rumori della città. (ISPRA, 2010)

Ma se la nascita dei primi spazi pubblici è da vedere come un fatto estremamente positivo grazie ai benefici dei quali abbiamo parlato, è anche vero che proprio XVIII e XIX secolo segneranno l'inizio dell'incolmabile frattura tra uomo e natura.

Tale rapporto infatti è stato sostanzialmente in equilibrio fino all'avvento dell'era industriale. Le modificazioni che l'uomo aveva apportato al paesaggio difatti vedevano il costruito perfettamente integrato alla natura ed anzi contribuiva a renderla vitale.

Con l'avvento dell'era industriale tale rapporto è stato sovvertito, con l'uomo che ha sempre più stravolto i luoghi devastando l'ambiente naturale per i propri interessi.

I luoghi, che erano stati insediati poco alla volta e che vedevano per lo più insediamenti spontanei, sono stati di colpo invasi da cemento che ha cancellato la natura.

Tale situazione non è più accettabile se si vuole aspirare alla sostenibilità. E proprio la città ha un ruolo fondamentale nella sfida per ottenere uno sviluppo globale che sia sostenibile, come del resto ribadito dalla commissione Europea nella Strategia tematica per l'ambiente urbano (COM 2005/718).

A riguardo dunque appare necessario aumentare la presenza di verde urbano per ristabilire quell'equilibrio perduto tra uomo e natura.

Fissare la quantità di verde necessario per assicurare quest'equilibrio e garantire una qualità ottimale della vita degli individui non è operazione semplice.

In Italia il DM 1444/68 ha fissato in nove metri/quadri per abitante la quantità di verde attrezzato da introdurre in una città. Se tale dato appare un buon compromesso per assicurare città in cui sia garantita la presenza di verde urbano ad una comunità, tuttavia la mancanza di qualsiasi riferimento alla *qualità* del verde da introdurre rappresenta un grosso limite.

Per quanto si possano incrementare le aree verdi di una città, tale azione sarà poco proficua nel caso in cui queste divengano corpi estranei per una comunità. Negli anni '70 a New York, le residenze attorno a Central Park avevano canoni di affitto inferiori rispetto alle zone attigue, ciò a causa della pericolosità del parco. Il verde non solo non era fattore di pregio, ma divenne elemento che penalizzava la qualità della vita di chi vi risiedeva attorno.

La semplice dotazione di una certa quantità di servizi e spazi non è dunque azione sufficiente a garantire la qualità di una città, ma è necessario che essi divengano elementi apprezzati e considerati utili dalla comunità.

La qualità degli spazi verdi può determinare il fallimento o successo di un piano. È necessario pertanto individuare alcuni criteri qualitativi da adottare nella creazione di aree *green*.

Buone indicazioni a riguardo sono deducibili da “Le linee guida per la progettazione delle aree verdi pubbliche del comune di Bologna“. Esse ad esempio danno una serie di indicazioni di criteri e suggerimenti che devono essere rispettati nella progettazione degli spazi e che possono contribuire alla loro qualità.

Le linee difatti dispongono che le aree verdi:

- non siano frazionate eccessivamente.
- mantengano una facile lettura, attraverso elementi inamovibili, rendendo distinguibile quelle pubbliche da quelle private in cui è consentito l'uso pubblico.
- siano sempre collegate agli spazi pubblici esistenti attraverso percorsi pedonali/ciclabili preferibilmente verdi.
- abbiano una vegetazione che richiami aree ad esse limitrofe per creare una certa uniformità ed ambienti ideali per la fauna già esistente.
- siano fruibili dai pedoni attraverso appositi percorsi, dai ciclisti con percorsi che siano separati rispetto a quelli pedonali e dai mezzi di manutenzione e soccorso attraverso una strada carrabile che non debba avere larghezza inferiore ai tre metri.
- siano dotate di cartellonistica che informino sui comportamenti da tenere
- vedano la presenza di adeguate aree specializzate per il gioco, lo sport, il riposo, le passeggiate.
- abbiano le reti tecnologiche sotto i percorsi pedonali o ciclabili pavimentati, in maniera tale da non interferire negli interventi di manutenzione con l'ambiente naturale
- siano dotate di un congruo sistema di irrigazione interrato.

Tali indicazioni rappresentano un buon punto di partenza per strutturare luoghi verdi che siano di qualità, ma sicuramente vanno approfondite ed integrate con altre strategie.

A livello generale, per creare un sistema del verde urbano di qualità, si possono individuare alcune strategie fondamentali, ovvero:

- 1) I cittadini devono essere coinvolti nel processo decisionale relativo alla progettazione, realizzazione e gestione delle aree verdi.
- 2) Si devono creare spazi verdi flessibili

3) Gli spazi verdi cittadini devono essere ben connessi fra loro attraverso percorsi protetti (preferibilmente verdi) di soft mobility

4) Oltre ai grandi spazi verdi vanno previsti *microspazi green*

5) Le aree verdi vanno dotate di servizi e microservizi che contribuiscano a soddisfare i principali bisogni del vivere umano.

6) La tipologia di verde introdotto deve essere compatibile con il contesto e richiedere costi di manutenzione sostenibili

1. I cittadini devono essere coinvolti nel processo decisionale relativo alla progettazione, realizzazione e gestione delle aree verdi.

Il coinvolgimento deve avvenire attraverso strumenti partecipativi che:

A) coinvolgano quanti più soggetti possibili

B) prevedano costi contenuti

C) implicino tempi di realizzazione del processo contenuti

D) includano i soggetti deboli (Disabili, anziani, bambini, clochard e stranieri). (Manuele, 2009)

Va dunque realizzato un processo partecipativo che non sia fittizio ma che sia capace di coinvolgere realmente la comunità locale. I cittadini devono infatti scegliere la tipologia di verde da introdurre, i servizi e le attività presenti nelle aree e la conformazione spaziale dei luoghi.

Ad esempio a Torino, per la progettazione dell'area verde di Via Revello, il comune ha realizzato tre workshop nei quali ha chiesto alla comunità locale di esprimere desideri ed aspettative per il luogo.

I tre workshop hanno previsto:

- una visita guidata dell'area

- un momento di progettazione e confronto sui primi scenari

- un evento di sintesi con la finalizzazione del progetto preliminare

Al termine dei tre workshop è stato realizzato un incontro per la presentazione del progetto preliminare, nel quale si sono anche valutati possibili scenari di co-gestione del giardino.

L'apporto dei cittadini è importante anche nella fase di realizzazione degli spazi, esemplare a riguardo il caso del parco di Superkilen nel quartiere Nørrebro di Copenaghen, in Danimarca.

Il progetto è una celebrazione della diversità attraverso i numerosi elementi introdotti che si rifanno a culture ed aree del mondo diverse. Nel progetto difatti ritroviamo oggetti che provengono dalle sessanta nazioni delle quali fanno parte gli abitanti del quartiere. Quindi ritroviamo insegne luminose che provengono dalla Russia, palme della Cina, altalene dall'Iraq, etc. Ogni oggetto è accompagnato da una targa che lo descrive e che ne indica la provenienza, con scritte in danese e nella lingua del paese da cui proviene. Gli oggetti sono stati scelti con la collaborazione degli abitanti del luogo.

Il progetto mira a soddisfare le esigenze di tutti gli abitanti del quartiere e la varietà consente che i luoghi siano frequentati da persone diverse fra loro favorendone il contatto. Anche nella fase di realizzazione i cittadini sono stati invitati a collaborare e questo ha permesso di cementificare il loro legame coi luoghi.

È importante dunque progettare e realizzare i luoghi verdi con l'apporto della comunità locale, ma anche affidarne a loro, se possibile, anche la gestione e cura.

Le aree a verde difatti possono essere affidate a privati ed associazioni attraverso apposite convenzioni.

Ad esempio a Milano, nel Boscoincittà, la cura è affidata al Centro forestazione urbana (CFU) che dal 1974 ne progetta e cura gli spazi. Il CFU periodicamente organizza degli eventi nei quali coinvolge volontari che per alcuni periodi si occupano di lavori di manutenzione delle aree del bosco.

Soprattutto per aree di modeste dimensioni, in cambio di una sponsorizzazione, si possono stipulare delle convenzioni con sponsor privati per gestire un'area verde. I privati, in cambio di pubblicità o convenzioni che li autorizzano ad utilizzare parte dell'area per eventi occasionali, possono curare il decoro delle aree e degli elementi vegetali.

A Milano, ad esempio, gli amministratori locali hanno puntato sul dare la gestione del verde ai privati. Essi infatti lo possono adottare con quattro diverse modalità:

- Attraverso una sponsorizzazione tecnica

Il privato curerà l'area presentando un piano al comune che provvederà ad approvarlo o meno, in cambio il logo ed i dati dell'attività che vuol sponsorizzare saranno inseriti nell'area.

- Attraverso una sponsorizzazione finanziaria per la manutenzione ordinaria.

Il cittadino può versare una quota in denaro per la manutenzione ordinaria dei parchi storici della città, in cambio egli potrà apporre il logo dell'attività che vuol pubblicizzare in apposita cartellonistica.

- Attraverso una sponsorizzazione finanziaria per sostenere interventi di realizzazione o riqualificazione di aree gioco.

Il cittadino può versare una quota per realizzare nuove aree gioco o riqualificarle, anche in questo caso avrà facoltà di dare visibilità alla propria azienda in appositi cartelli.

- Attraverso una collaborazione tecnica.

Il privato che non sia interessato a dare visibilità ad aziende o associazioni, può richiedere di curare una piccola area verde gratuitamente e senza sborsare alcun importo all'amministrazione. In cambio l'amministrazione potrà mettere cartelli di ringraziamento riportanti il nome dei cittadini.

2) Si devono creare spazi verdi flessibili

L'estrema facilità con cui mutano le mode ed il modo di vivere degli individui, non permettono di fissare dogmi per gli spazi pubblici, ma piuttosto di ipotizzare regole, molto flessibili, con cui strutturare le aree verdi.

Ad esempio un'attività sportiva che sia particolarmente praticata in un dato periodo potrebbe infatti passare di moda dopo pochi anni, trasformando le aree in luoghi disertate dalla comunità.

Esempio significativo è lo *Ski Dome SSAWS* di Tokyo, il quale realizzato nel 1998 e costato circa 400 milioni di dollari, a causa degli alti costi di gestione e per il calo progressivo di sciatori, ha chiuso i battenti, venendo demolito nel 2002.

Questa situazione può determinarsi anche per gli spazi verdi con attrezzature sportive. Nel comune di Scordia, in provincia di Catania, negli anni '90 nel parco Madre Teresa di Calcutta venne realizzata una pista per *rollerblade* ovoidale che presentava al centro una zona verde e lateralmente una tribuna.

Con la fine della moda legata ai pattini in linea, la pista è divenuta un luogo abbandonato ed inutilizzato al centro del parco verde.

Se invece che prevedere al centro del circuito un'area alberata, si fosse pensato ad un'area piana pavimentata per un possibile riutilizzo futuro come campo da calcetto o basket, il luogo sarebbe rimasto vitale fino ad oggi. La flessibilità con cui sarebbe stata concepito lo spazio, avrebbe consentito usi diversi da quello iniziale.



Fig.1-2 La flessibilità nello strutturare lo spazio della pista per rollerblade nel parco Madre Teresa di Calcutta a Scordia (CT), avrebbe permesso che attualmente, piuttosto che venire abbandonata, potesse essere utilizzata per altre attività. (Stato di fatto ed ipotesi progettuale che garantisce flessibilità) - Fonte: Foto ed elaborazione Gaetano Manuele

Ma anche l'arredo urbano introdotto può contribuire alla flessibilità di un luogo. Le sedute denominate *pop-up* offrono la possibilità ad esempio di modulare e sfruttare al meglio lo spazio urbano grazie al fatto che possono essere abbassate, all'occorrenza, al livello del terreno.

Esse possono configurare spazi diversi ideali per sedersi, per mangiare, ma anche per creare uno spazio adatto al gioco.

3) Gli spazi verdi cittadini devono essere ben connessi fra loro attraverso percorsi protetti (preferibilmente verdi) di soft mobility

Le aree verdi devono creare sistema ed essere connesse fra loro. Tale possibilità, soprattutto in presenza di spazi *green* di modeste dimensioni, permetterà di strutturare in essi funzioni diverse connesse fra loro.

Ai fruitori basterà dunque spostarsi in sicurezza da un posto all'altro per svolgerle attività differenti. Tali percorsi, che è auspicabile che siano concepiti come corridoi verdi, dovrebbero privilegiare gli spostamenti lenti, come quelli a piedi ed in bici.

Le *greenway* garantiranno la protezione degli individui che si spostino in maniera soft nella città ma diverranno anche elementi che vanno ad incrementare la dotazione di verde urbano.

La creazione della rete *green* migliorerà la vitalità dei singoli luoghi, ne diminuirà la percezione d'insicurezza che possono avere i fruitori e ne faciliterà l'accessibilità ai soggetti deboli.

4) Oltre ai grandi spazi verdi vanno previsti *microspazi green*

Se i parchi sono luoghi imprescindibili per aumentare il benessere in città degli individui, è ragionevole pensare che si possa invadere lo spazio urbano anche con una moltitudine di piccole aree verdi.

L'aspirazione deve essere trasformare luoghi di passaggio, angoli irrisolti, microspazi degradati, in aree la cui *texture* verde li renda capaci di rigenerare l'affezione degli individui verso la città.

Vicoli con vasi di fiori appesi alle pareti, fioriere nei dissuasori ai lati dei marciapiedi, spartitraffico con integrati elementi vegetali, giardini verticali, contribuiscono a cambiare la percezione dello spazio costruito, portando benessere agli individui grazie ai benefici universalmente riconosciuti che genera la vegetazione.

5) Le aree verdi vanno dotate di servizi e microservizi che contribuiscano a soddisfare i principali bisogni del vivere umano.

Nelle grandi città, a causa degli spazi modesti delle abitazioni presenti sul mercato o della distanza eccessiva degli spostamenti casa-lavoro, molti individui trascorrono parecchio tempo negli spazi pubblici.

Il luogo pubblico diviene una sorta di estensione della propria abitazione e dunque appare fondamentale che in esso gli individui possano soddisfare i propri bisogni fisiologici e relazionali.

Nelle aree pubbliche devono essere presenti installazioni, arredo e servizi, che permettano di riposarsi, mangiare, dissetarsi, relazionarsi, socializzare, svagarsi, etc.

Gli spazi verdi devono dunque avere dotazioni che sappiano soddisfare tali bisogni, ma essere capaci anche di avere al proprio interno attività attrattive per una comunità.

Queste devono essere variegate ed essere introdotte per rendere vitale l'area verde nell'intero arco temporale della giornata e non solo per poche ore.

Realizzare un parco che abbia solo attività per bimbi, limiterà molto la possibilità che esso sia vissuto per l'intera giornata.

È fondamentale, ove possibile, creare aree verdi in cui le funzioni presenti, permettano di viverlo sempre e non solo in alcuni periodi del giorno, per evitare fenomeni di marginalizzazione dei luoghi.

6) La tipologia di verde introdotto deve essere compatibile con il contesto e richiedere costi di manutenzione sostenibili

La scelta del verde da introdurre in un parco o piccolo spazio pubblico non può essere lasciata al caso.

Specie arboree o piante sbagliate, possono difatti creare maggiori disagi di quanto sia il vantaggio di avere un'area verde sul proprio territorio.

Un problema può ad esempio essere determinato dalla presenza di specie arboree che mal adattandosi al luogo in cui vengono piantumate, richiedano ingenti costi di gestione per garantirne la sopravvivenza.

È auspicabile introdurre per ovviare al problema solo piante autoctone, come ad esempio è stato fatto nel quartiere "sostenibile" di Valdespartera, a Saragozza.

Un altro aspetto importante da valutare sono dunque i costi di gestione e manutenzione del verde introdotto.

È fondamentale ad esempio capire la quantità di acqua che le piante richiedono per restare in vita, privilegiando il più possibile piantumazioni che abbiano esigenze limitate.

I costi di manutenzione devono essere contenuti, privilegiando alberi che richiedano poche potature e che producano pochi scarti vegetali.

Le cadute delle foglie degli alberi può ad esempio creare disagi ai cittadini ed in alcuni casi anche pericoli. La presenza ad esempio di foglie nelle piste ciclabili può divenire motivo di cadute per i ciclisti.

Un altro aspetto da non sottovalutare è capire quali insetti o animali possono attirare gli elementi vegetali.

La piantumazione di alcuni particolari alberi in prossimità di aree residenziali può creare disagi per la presenza di animali o insetti pericolosi o fastidiosi per l'uomo.

Ad esempio la *Thaumetopoea pityocampa*, detta comunemente *processionaria*, si insedia solitamente nei pini, essa è dotata di una peluria altamente velenosa che può provocare seri danni all'uomo nel caso in cui dovesse entrare in contatto con la bocca, gli occhi o la mucosa nasale.

La presenza di alberature le cui radici si espandano in maniera orizzontale per diversi metri è altro elemento da valutare nella scelta della vegetazione di uno spazio.

Esse possono provocare deformazioni nei marciapiedi, nel manto stradale e perfino danni strutturali ad abitazioni limitrofe.

A Firenze, ad esempio, nel viale Francesco Redi ritroviamo degli alberi le cui radici rappresentano un possibile pericolo per la circolazione visto che hanno deformato seriamente il manto stradale.

Le strategie proposte rappresentano la base di partenza per costruire spazi verdi di qualità che aumentino il benessere e la sicurezza degli abitanti di una città.

Bibliografia:

Calcagni A. C. (2007), *Bei sentieri, lente acque. I giardini del Lombardo-Veneto*, Il Saggiatore

Cirillo A. (2008), *La rivoluzione verde degli Illuministi*, *LaRepubblica.it*, 03/01/2008

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2008/01/03/la-rivoluzione-verde-degli-illuministi.html>

Cura e adotta il verde pubblico, comune di Milano, sito ufficiale

https://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/contentlibrary/Ho%20bisogno%20di/Ho%20bisogno%20di/AreeVerdi_AdottaVerdePubblico&catelId=com.ibm.workplace.wcm.api.WCM_Category/IT_CAT_Bisogni_01_08/25215b004b9a0d9ca5b3bf3fbf15b079/PUBLISHED&catelId=IT_CAT_Bisogni_01_08&type=content

Fondazione Guggenheim, sito ufficiale

<http://www.guggenheim.org/new-york/collections/collection-online/artwork/14638>

Il nuovo giardino di via Revello prende forma: conclusa la progettazione partecipata, presentato il progetto preliminare, comune.torino.it, 26/09/2018

<http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2018/parchigiardini18/il-nuovo-giardino-di-via-revello-prende-forma.shtml>

IL VERDE CHE VORREI - VIA REVELLO, deciditorino.it, 17/06/2018

<https://www.deciditorino.it/legislation/processes/7/debate>

ISPRA (2010), *Verso una gestione ecosistemica delle aree verdi urbane e peri-urbane. - Rapporto ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale), 2010 (da pag. IX)*

Linee Guida per la progettazione delle aree verdi pubbliche, Comune di Bologna, Marzo 2009

[http://atti.comune.bologna.it/Atti/GCSTOR.nsf/0/f373e87ea607a230c12577280048558b/\\$FILE/nuovo_lineeguida_0104.pdf](http://atti.comune.bologna.it/Atti/GCSTOR.nsf/0/f373e87ea607a230c12577280048558b/$FILE/nuovo_lineeguida_0104.pdf)

Manuele G. (2009), *Partecipatto: un'esperienza di urbanistica partecipata a Scordia (CT)*, tesi di laurea, relatore prof. Caldaretti, università Mediterranea di Reggio Calabria

Superkilen, archidiap.com

<http://www.archidiap.com/opera/superkilen/>

Tracey D. (1994), *The New York Time*, edizione online - Next Best Thing? Skiing and Surfing Near Tokyo, 01/07/1994

<http://www.nytimes.com/1994/07/01/style/01iht-fvirtual.html>

* Phd Arch.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Lo spazio pubblico tra memoria e nuovi paesaggi urbani

Umberto Minuta*

Abstract

Public spaces represent the new centre of the whole community that has become a metropolis and remain therefore the only places conveying common shared values enduring the disidentifying globalisation process.

The research made on open spaces can still suggest new interpretations in planning new urban landscapes and can still offer a support in creating absolute places despite of social decay, settlement disorganization and a disarming and progressive lack of identity.

Parole chiave: memoria, condivisione, dispersione, paesaggio, identità.

Keywords: Past, shared values, settlement disorganization, landscape, identity.

Lo spazio pubblico e tradizione

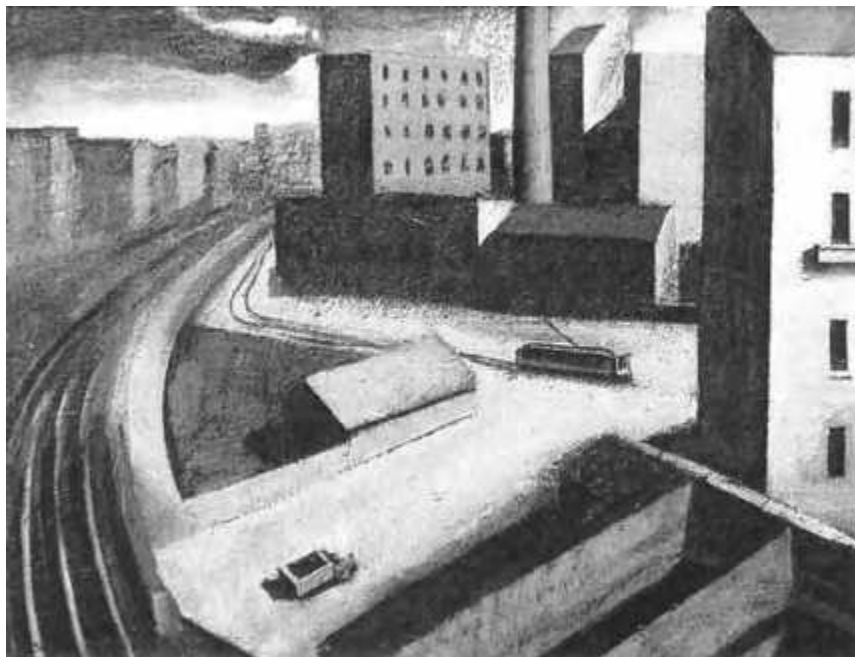
La situazione italiana, al di là degli interventi coerenti del razionalismo, è determinata dalla mancanza di una cultura progettuale dello spazio pubblico. Lo sviluppo urbanistico, spesso intensissimo, dettato da interessi per lo più speculativi, genera modelli urbanistici che si appoggiano ad assi viari già esistenti e che generano spazi anonimi estranei alle caratteristiche tipologiche di piazze. Gli spazi aperti restano quelli di prima asserviti solo ad esigenze di traffico e con relazioni non risolte con le nuove polarità urbanistiche esterne alla città, quali centri commerciali, nodi di metropolitane, parcheggi scambiatori. Le piazze sembrano luoghi spacciati, ma non è così. Dall'ultimo decennio del secolo scorso è iniziato a cambiare qualcosa. Le città italiane non si estendono più e iniziano a riscoprire potenzialità e rapporti, ricercando in figurazioni finite qualità e identità che le periferie difficilmente possono proporre. L'Italia è una nazione con una intensa e ricca civiltà urbana, con un'estensione capillare su tutto il territorio.

Trattare di morfologia e di tipologia dello spazio pubblico vuol dire trattare delle città e del rapporto con le vicende storiche ed urbanistiche attraverso cui lo spazio si forma, si arricchisce o decade del tutto. Nella memoria dell'architettura italiana, l'esperienza più densa ed articolata si manifesta nel Medioevo, quando alla precarietà degli insediamenti si contrappone l'affermazione di valori urbani. Si fondano nuove città o si recuperano in modo eccellente quelle abbandonate dai secoli, tanto da affermare che quasi tutte le città italiane sono l'esito della fioritura medioevale. Nell'impianto medioevale, la città si apre su di uno o più spazi spesso solo quello centrale, rimodulando spesso un impianto romano. Nel caso delle città di nuova fondazione, lo spazio segue il disegno della città, diventando elemento che si integra con un sistema o una rete di piazze. Le funzioni si legano indissolubilmente alla centralità dell'edificio pubblico o religioso e sono in grado di coesistere in uno stesso ambiente o si separano sviluppando elementi subordinati. Qualunque configurazione urbana esprima la morfologia e qualunque dimensione caratterizzi l'abitato, la piazza è il cuore della città e il centro assume il valore di simbolo della convivenza civile e religiosa ed è il luogo del riconoscersi collettivo. Il dibattito rinascimentale tra città ideale e città reale viene scandito dal fulcro della Piazza con un ruolo di maschera o di svelamento. Il Rinascimento si distingue per la produzione astratta teorica di modelli urbani, ma soprattutto per la nuova configurazione e rimodulazione degli spazi. La mutazione si esercita, quindi sulle città preesistenti, mutando caratteristiche strutturali e formali in relazione con la nuova scena politica della società. La città diventa il quadro politico di consolidamento delle signorie, e una grande spinta demografica induce ad aumentare gli strumenti tecnici per operazioni urbanistiche. Lo spazio pubblico del Rinascimento rimodella le piazze medioevali esistenti e, con sventramenti di tessuti edilizi, segna l'apertura di luoghi ex novo. La funzione cambia in spazi che non del tutto assumono funzioni collettive e i processi di appropriazione da parte della popolazione sono lenti e futuri. Nell'epoca barocca il disegno dello spazio pubblico è l'elemento cardine per le città di fondazione arrivando ad interpretare e relazionare le tipologie architettoniche con la morfologia urbana. L'impianto urbano si fonda sulla cerniera scenografica che lega strade e monumenti. Le nuove direttive prevedono l'apertura di nuove strade rettilinee e di nuove piazze poste in corrispondenza di eminenti edifici pubblici. La città esce per la prima volta dai suoi confini (esempio il caso di Palermo) e si ristrutturava internamente secondo le esigenze rappresentative dell'aristocrazia. Le città nuove sono pochissime. Un caso a parte resta l'esperienza siciliana con la ricostruzione di impianti urbani dopo il terremoto del 1693 e Roma con le estese ambizioni urbanistiche della corte papale. L'Ottocento modifica integralmente la

struttura della città. L'impianto urbano prevede un reticolo di strade, le piazze diverranno incroci, giratoie e rondo, le ex porte, diventate barriere daziarie, sono concepite come fulcri per le prime espansioni esterne e per i primi piani di edificazione a bassa densità. Gli interventi più rilevanti riguardano Torino, Milano, Firenze, Roma e Napoli. Una grande produzione di progetti, spesso non compiuti, apre a studi e ad esercizi intellettuali per reinventare le nuove tipologie di piazze, realizzate in quest'epoca.

Lo spazio pubblico tra contemporaneità e progetto

Nell'ultimo decennio del Novecento, e nel primo di questo secolo, viene riscoperta la vitalità del cuore dalle città europee. La piazza, intesa come luogo pubblico per eccellenza, in cui è implicito sia il significato urbanistico, sia il valore sociale di luogo dinamico e vitale, costituisce un elemento fondante per rappresentare la complessità dell'evoluzione storica della cultura italiana. Essa rappresenta la completezza dello spazio architettonico in quanto è la quinta architettonica in cui si fa la storia, ma anche l'archetipo della convivenza civile, in quanto è la scena o "il luogo dei fatti". Le origini antiche di questa storia risalgono alla Magna Grecia e all'antica Roma, quando agorà e foro si imponevano come simbolo del governo e come architettura per celebrare se stessi.



Il dibattito contemporaneo sull'urbanistica e sull'architettura, nella loro progressione disciplinare, hanno escluso dai loro interessi tematici la piazza. Il piano urbanistico ha progressivamente spostato la funzione del disegno verso il controllo di destinazioni e funzioni ma, nella ricerca di una propria autonomia istituzionale e disciplinare, anche l'architettura sembra aver escluso per molti anni un vero interesse per lo spazio pubblico. L'attenzione pervicace sul disegno dell'edificio ha permesso di chiamare piazze gli spazi vuoti senza relazione con la città e spesso nulla al contorno. Si è spesso lavorato su geometrie banali, astrattive, ripetitive e a volte monumentali che sarebbero state ricche e complesse se avessero potuto confrontarsi con il tessuto vivo di una città. Lo spazio pubblico per anni è stato codificato in "ciò che restava" dopo aver sfruttato l'ingombro puramente edilizio.

Ma alla luce di una crisi della crescita estensiva urbana e di una evidente fragilità del territorio italiano, molte città ripensano al valore che possono assumere i grandi vuoti anonimi posti tra i centri antichi e le estensioni delle periferie, considerando una nuova piazza come un caposaldo di ogni programma di riqualificazione urbana.

La Biennale dello Spazio Pubblico, con uno sforzo pervicace, ponendo la questione sul dibattito pubblico contemporaneo, rilancia il tema della piazza in quanto luogo per eccellenza dei cittadini. Questa certezza assevera che è con loro che la si dovrà concepire ove ancora non esiste, e sempre con loro si dovranno assumere le decisioni su come adeguarla alle esigenze d'oggi.

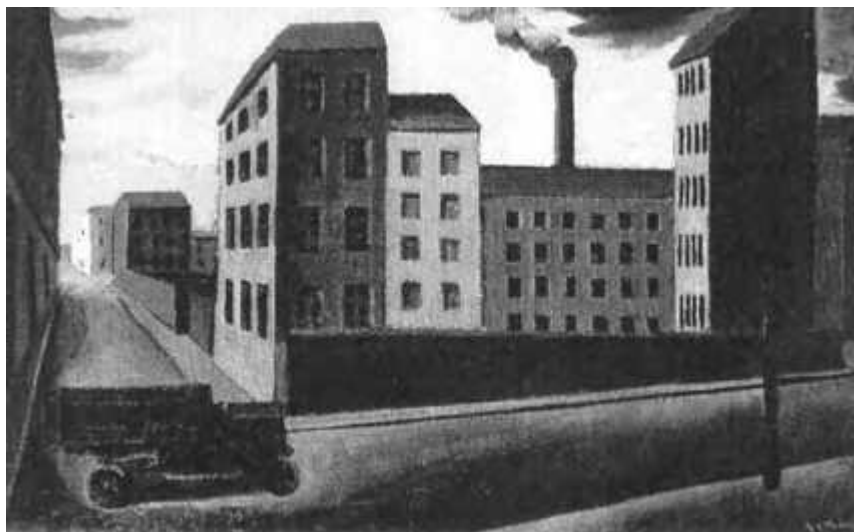
In un'epoca alquanto schizofrenica, quando ogni ispirato ridisegno teorico si traduce in eccesso di forma di banalità, sembra utile chiedersi in che modo, nel processo di ricostruzione, la nozione di identità possa diventare il fulcro di un più ampio progetto di ricostruzione della comunità urbana.

Al di fuori di offerte estreme, sembra talvolta svanire tanto la finalità sociale di un costruire mediante il progressivo consenso di tanti protagonisti, quanto la specificità materiale e formale, ma pure teorica, artistica e utopica, di dover reinventare il quadro di fondo adatto ad un rito sociale e antico come la storia della città. Tutta la situazione eccitata dalla storia sul tema dello spazio pubblico ha lasciato un solco profondo ben oltre le produzioni di idee, mentre le strategie attuali impongono lo zoning, il controllo del disordine con forme stupefacenti, a volte poco razionaliste e confortate da un assetto normativo totalmente anacronistico. Lo studio e l'analisi storica dello spazio pubblico rappresentano ancora oggi l'esperienza più certa per fissare un orientamento in tal senso in quanto la piazza procede in relazione allo spazio della vita. E i pochi principi desunti dalla storia rappresentano i custodi e i testimoni di una razionalità e di

un'oggettività elementare che l'architettura ricerca nei tempi di crisi. Un intenso recupero del rapporto con la storia e un'attenta considerazione delle attese sociali d'oggi potrebbe favorire l'intuizione di nuovi itinerari culturali riguardo al progetto dello spazio pubblico. Questa intenzionalità in molti modi implica di chiarire il rapporto che si intende stabilire o ri-stabilire sulla consegna storica dell'architettura, nel progetto d'oggi diventa un'esperienza necessaria per proporre nuove soluzioni che confermano il valore della trasmissibilità razionale del progetto.

Lo spazio pubblico e nuovi paesaggi urbani

Dopo la convenzione del paesaggio del 2000 viene riscoperta la vitalità dell'intero ambiente naturale. Architettura urbana e paesaggio sono elementi pubblici per eccellenza, in cui è implicito il valore sociale di luogo dinamico e vitale, in quanto rappresentano la quinta architettonica in cui si fa la storia di un'area geografica, che ha nel proprio destino la bellezza ma anche l'archetipo della convivenza civile, dato che il paesaggio rappresenta il fondale della contemporaneità.



Ma alla luce di una crisi della crescita estensiva urbana e di una evidente fragilità del territorio italiano, molti centri urbani ripensano al valore che possono assumere i grandi vuoti anonimi posti tra i centri antichi e le estensioni urbane delle periferie. Il fine dovrebbe essere quello di prefigurare una nuova strategia di intervento come caposaldo culturale che possa

diventare la premessa di ogni programma di riqualificazione urbana di un paesaggio straordinario come quello italiano. Nei canoni dell'attuale dibattito contemporaneo, sembra utile chiedersi in che modo, nel processo di ripensamento dell'architettura, la nozione di identità possa diventare il fulcro sia di un più ampio progetto di rigenerazione della comunità urbana attuale e il legante della memoria italiana.

La proposta contemporanea si pone quindi due obiettivi principali: il primo di capire quali scelte di fondo nel secolo trascorso hanno definito il rapporto tra lo spazio pubblico e la città, il secondo di comprendere quali siano le linee operative e gli interventi strategici nel quadro attuale in cui si delinea una nuova lettura dell'ambiente con la relazione immutabile tra paesaggio e architettura.

L'acquisizione culturale del paesaggio nasce lentamente e faticosamente dalla realtà naturale e geografica e diventa la manifestazione sensibile dell'ambiente, la realtà spaziale vista e percepita. Per Michael Jacob, filosofo e comparatista, in quanto fenomeno estetico e oggetto storico, il paesaggio non potrà mai essere spiegato in modo esaustivo: racchiuderlo e tematizzarlo significa mettere in luce buona parte delle sue infinite sfaccettature. La maggioranza delle teorie sembra privilegiare il punto di vista filosofico post-idealista in cui il paesaggio è interpretato come intimamente legato alla soggettività: una posizione che iscrive un dibattito lungo da secoli. Secondo Jacob il punto di vista supremo che caratterizza l'evoluzione filosofica si incontra con la teoria propizia alla costituzione del paesaggio. Appare utile pertanto adottare una visione del paesaggio compresa solo in modo storiografico, privilegiando il pensiero di Carlo Tosco, secondo il quale l'approccio al paesaggio dovrebbe essere interdisciplinare con una comunicazione attiva dei saperi, cogliendo le intersezioni delle competenze e l'integrazione degli obiettivi da raggiungere. Lo sviluppo di una cultura politecnica diventa esercizio efficace che risponde alle sfide della realtà esaminata. L'acquisizione di un quadro storico rigoroso diventa asse fondativo per ogni progetto che attraversa la valorizzazione del paesaggio e la relazione tra le molteplici visioni di paesaggi diventa equazione risolta su cui valorizzare un territorio, una città e i suoi spazi. La salvezza di un patrimonio culturale passa attraverso la sua conoscenza approfondita e l'interpretazione e lo studio della storia possono ancora definire una nuova visione di paesaggio, tale da consentire la lettura del presente attraverso il passato e del locale attraverso l'universale.

Il tema del progetto del paesaggio secondo le diverse scale non rimane soltanto finalizzato all'indagine pura, ma implica ricadute sui livelli della pianificazione urbanistica e della tutela, nonché sulla gestione e valorizzazione dei sistemi culturali. In tale processo la nuova visione che emerge assume per gli utenti sia per le popolazioni residenti sia per i responsabili di scelte amministrative un valore di servizio sociale. L'acquisizione di un quadro storico rigoroso ed aggiornato non può essere considerata come un lavoro preliminare, ma una linea portante per ogni progetto che attraversa una valorizzazione del paesaggio, non una introduttiva premessa al piano, ma una verifica critica e permanente in tutte le fasi d'azione. Le esperienze dei grandi protagonisti del Novecento che hanno intuito o anticipato soluzioni tecniche, letture e sensibilità diventano insegnamenti utili a prefigurare gli interventi d'oggi e futuri, quando la dimensione contemporanea non assume i connotati di un villaggio urbano ma di una città metropolitana con infrastrutture, centri commerciali, centri turistici e terziario avanzato, scardinando i parametri del controllo sociale attraverso la dispersione e i luoghi disidentitari.

La città contemporanea è sempre costituita da concreti attori portatori di specifici interessi, di culture e di immaginari collettivi. Il nostro secolo appare collocato tra gli estremi dell'attesa angosciata di una crescita indefinita e smisurata della città stessa e il timore della sua scomparsa o della sua dissoluzione nelle forme di insediamento in cui diviene difficile trovare i caratteri, il senso e il destino. Un'inquietudine contemporanea sembra percorrere i nostri tempi e la città italiana pluridentitaria non sembra essere estranea. Ecco pertanto la riproposta conclusiva secondo cui il progetto della città contemporanea con i suoi spazi pubblici diviene una parte della nostra idea di identità. In altri termini il progetto di architettura della città, attraverso lo spazio pubblico, costruisce la sua identità nel confronto delle idee politiche, delle discipline sociali e della sua storia. Il dibattito sul progetto di architettura, partendo dalla dimensione fisica concreta e visiva, approda alla ricerca identitaria, a fronte del timore della dissoluzione e della dispersione insediativa.

Bibliografia

Cresti C. (2009) *Architetture e città metafisiche*. Firenze: Pontecorboli Editore.

Jacob M. (2009) *Il Paesaggio*. Bologna: Il Mulino

Mancuso F. (2012), *La piazza nella città europea*. Padova: Il Poligrafo.

Minuta U. (2013) *Città e progetto. Identità storie proposte*. Atti del convegno XVIII Congresso Istituto Nazionale Urbanistica Salerno 23/26-10-2013 – Città come motore di Sviluppo Volume, *Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo* (a cura di) Francesco Sbeti, Francesco Rossi,

Michele Talia, Caludia Trillo. INU Edizioni Roma 2013.

Minuta U. (2013) Lo spazio pubblico tra memoria e progetto comunitario. Atti del Convegno Il Biennale dello spazio Pubblico - Roma 16/19 -5- 2013, call for paper la ricostruzione dopo una catastrofe: da spazi di attesa a spazio pubblico, (a cura di) AA.VV. INU Edizioni, Roma 2013.

Nencini D. (2012) , *La Piazza*. Milano: Cristian Marinotti Edizioni s.r.l..

Tosco C. (2007), *Il Paesaggio come storia*. Bologna: il Mulino.

Immagini: Sironi, Periferia 1922, Paesaggio Urbano 1921, da Cresti pag. 42.

* Architetto, PhD, Professore incaricato Università degli studi di Parma.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Le città (In)sensibili.

Inclusione, accessibilità, percezione ambientale.

Letizia Montalbano*

Abstract

Is it still possible, through our perception to become aware of the reality surrounding us while strolling through a city? The increasing anomie of empty public spaces and/or perfectly defined, along with the standardized buildings, usable only in decodified way, can impede to achieve sensorial stimulation, by creating void, friction and apathy. But, can the “citizens’s knowledge” open new frontiers, providing accessibility inclusion and equality through senses? Through glocal projects, this paper shows how culture and environment are reciprocally linked and how the dialogue between differences can contribute to the right to equality.

Parole chiave: ecosistema urbano, beni comuni, sostenibilità globale, uguaglianza, spazio pubblico

Keyword: urban ecosystem, common goods, glocal sustainability, equality ,public space

percezióne s. f. [dal lat. perceptio -onis, der. di percipĕre «percepire», part. pass. perceptus]. – 1. a. L’atto del percepire, cioè del prendere coscienza di una realtà che si considera esterna, attraverso stimoli sensoriali, analizzati e interpretati...

La crescente anomia di spazi pubblici vuoti e/o perfettamente definiti e di edifici standardizzati di cui viene consentito solo un uso programmato che ci permette di decodificarne velocemente le funzioni, aumenta la possibilità di non trarne più nessuno stimolo sensoriale come invece accadeva in passato. Se infatti la città sensibile è diventata oggi quella che indica i dati, spesso non è però in grado di intercettare pienamente bisogni e desideri di una moltitudine che abita e vive la città in modi e tempi differenti, praticando usi diversi dello spazio. Probabilmente è solo attraverso una pianificazione interattiva, riflessiva e dialogica, sensibile alle differenze che non rinunci alla capacità sensoriale di analizzare e interpretare i segni di un *habitat* in continua evoluzione, che si possono ancora costruire ponti che ci consentano di attraversare uno dei momenti più difficili di transizione verso un futuro che fra gli infiniti bagliori che fa balenare rilascia ombre lunghe e minacciose sul presente. Tra rischio (virtuale o percepito) e resilienza come porre le basi per una

nuova responsabilità socio-ambientale, attivando risorse per uno spazio possibile che innervi progetti sostenibili? Come può la scienza dei cittadini aprire nuove frontiere che si pongano fra pubblico e privato garantendo accesso, inclusione ed uguaglianza di opportunità? Tentando di rispondere almeno parzialmente a questi interrogativi ormai ineludibili si intende affrontare la prospettiva che cultura e ambiente siano inseparabili ed *autopoietici* e che i legami si alimentino e solidifichino nella diversità ambientale e culturale. A tal fine si esaminano alcune realtà fra Germania, Italia, e Turchia impegnate a tessere nuove connessioni fra locale e globale per rinnovare equilibri instabili fra armonia e conflitto. Un dialogo fra le differenze che annulli almeno in parte gli effetti della forte disuguaglianza sociale ed economica che si consuma ogni giorno per le strade del mondo contrapponendosi concretamente al diritto all'uguaglianza conclamato dallo *Zeitgeist*.

TESSERE NUOVI LEGAMI TRA SPAZI UMANI E CULTURALI Se oggi emerge, imprescindibile, la necessità di tenere insieme, tessendo nuovi legami, spazi umani ed interazioni culturali in un mondo sempre più sfilacciato è complesso, quali e come possono essere i luoghi destinati a far sì che queste interazioni ed incontri possano ancora compiersi se ormai la velocità sembra destinata a prendere il sopravvento, rischiando di compromettere o addirittura soffocare la nostra percezione della realtà? La comunicazione, divenuta istantanea e globale, ha di fatto trasformato i nostri spazi pubblici e privati ed il loro uso. Il fatto di poter essere interrotti in ogni momento, ed essere caricati dall'aspettativa di dover rispondere a qualsiasi cosa, rende di per sé inadatte le persone ad essere in qualsiasi posto si trovino, aumentando la difficoltà di avvertirne gli stimoli sensoriali che vengono analizzati ed interpretati attraverso tecnologie altamente sofisticate, in grado di trasmettere i dati rilevati ovunque e dovunque ma che al contempo escludono i fruitori da contatti e rilevazioni dirette. *“Chiunque si guardi attorno oggi chiedendosi quale tipo di stimoli corporei offra oggi la città moderne riceverà probabilmente una risposta deprimente: la deprivazione sensoriale sembra essere la maledizione dell'edilizia odierna. Ne riconosciamo facilmente i segni: spazi pubblici vuoti; edifici così standardizzati da rendere difficile la distinzione tra Francoforte e Chicago; spazzatura visiva delle aree progettate per ospitare centri commerciali.”* Così Richard Sennet descrive l'assenza di quell'esperienza “non rappresentabile”: *“Nelle moderne forme urbane, in modo forse meno evidente, è assente quell'esperienza che Guy Debord definisce “non rappresentabile”, cioè quella mescolanza di popoli e di attività che possono far percepire l'ambiente come sconosciuto, uno spazio problematico che porta una persona a interrogarsi sul suo habitat. La città, al contrario, è diventata*

una mappa sempre più chiara di funzioni distinte in spazi segregati. Dal momento che queste divisioni, che sono burocratiche, non producono stimoli, la nostra epoca si configura come quella in cui la forma urbana non favorisce la vivacità dell'esperienza dei sensi.” (Sennet, 2012)

CONDIVIDERE SPAZI TRA REALE, VIRTUALE E VIRTUOSO Se oggi la parola condivisione per molti indica soprattutto uno stato da condividere facilmente e virtualmente con un *click*, diventa invece sempre più difficile condividere uno spazio reale che non è mai fugace e momentaneo come un'impressione o un commento. E' profondamente cambiato infatti il senso delle parole che quotidianamente usiamo, che ormai non bastano o non servono più ad comunicare e indicare azioni, stati, sentimenti ma spesso si limitano a registrare fittizie e/o effimere pulsioni che soprattutto lasciano “spazio” a de-responsabilizzazioni, le quali a loro volta rischiano di diventare vuoti facilmente colmabili in modi approssimativi ed inefficaci quando non irresponsabili e privi di senso. Quali sono i passaggi che ci invece ci troviamo ad affrontare nel momento in cui riteniamo che le nostre azioni siano in grado di cambiare il volto non solo virtuale dell'ambiente che ci circonda, cosa succede se dal “virtuale” passiamo al “reale” e da questo cerchiamo o riusciamo ad arrivare al “virtuoso”? Quali solchi inespressi ed inesprimibili lasciamo sul cammino in un ambito che sembra pervadere interamente ed incessantemente il nostro presente senza che spesso la memoria del nostro passato riesca a raggiungerci in una traiettoria di contiguità articolata verso il futuro? Il nostro presente pieno di complessità, conflitti e contraddizioni spesso infatti riesce a lasciar solo spazio ad incursioni nel passato che niente collegano, se non in maniera flebilmente visionaria, ad una progettualità più diretta. Il rischio è che tutto ciò, riverberando solo echi di lontane contiguità, ci porti a considerarlo non come una porta aperta verso un futuro di cui possiamo ancora essere artefici ma come un contenitore da dove estrarre al momento giusto l'esatta attitudine per circostanze se non logore consumate dal tempo, solo apparentemente fondamentali e necessarie al nostro vivere. In questo modo ci ritroviamo a padroneggiare strumentazioni e mezzi altamente tecnologici con relativa destrezza ma ci troviamo sempre più impacciati, spaesati e maldestri nel frequentare le più elementari palestre di socializzazione: le strade e lo spazio pubblico che ci circonda. Allora forse bisognerebbe chiederci quanti e quali strumenti abbiamo ancora a disposizione per contrastare questa invasiva anomia che sembra aleggiare sul nostro presente proiettando lunghe ombre anche sul futuro delle nostre città se, come afferma Marc Bloch, *“l'incomprensione del presente cresce fatalmente dall'ignoranza del passato perché «non si limita a nuocere alla comprensione del presente, a compromettere la diagnosi sul presente: essa mette capo a una carenza terapeutica, compromette nel presente l'azione stessa» (Bloch).* Se il tessuto sociale del nostro e di altri paesi è molto cambiato,

negli ultimi anni sempre più individui e gruppi spontanei ed autorganizzati di cittadini hanno deciso di prendere in mano il proprio destino di abitanti di questo pianeta ed indirizzare il loro fare e le loro azioni verso qualcosa di concreto in grado di mutare lo spazio circostante e quindi il loro vissuto. Infatti il sapere locale, fatto di rapporti diretti con i luoghi, di esperienze, di patrimoni ereditati da una generazione all'altra, diventa deputato ad offrire soluzioni contestualizzate. La resilienza diventa quindi un modo di fare qualcosa in termini di potenziale cambiamento. Gli esempi seguenti mostrano come ci possano essere luoghi per sperimentare, che provano a dare risposte locali alla sfida globale." Resilienza urbana significa aprire campi di immaginazione che permettano di immaginare un futuro diverso.



Fig.1 Das Tempelhofer Feld am Abend © visitBerlin, Foto: Dagmar Schwelle

BERLINO E LA RIGENERAZIONE URBANA – L'ESEMPIO DEL TEMPELHOFER PARK Più esteso di *Central Park* a New York, testimone silenzioso di eventi storici che hanno segnato un'epoca, frequentato da migliaia di persone ogni settimana, il *Tempelhofer Park* rappresenta oggi una delle maggiori attrazioni della città di Berlino e uno tra gli spazi ricreativi urbani più innovativi e a misura d'uomo. Nella capitale tedesca, il parco di *Tempelhof* è soprattutto un simbolo dove passato, presente e futuro si intrecciano regalando quelle stesse sensazioni contrastanti che si provano girovagando per la città. Dopo la caduta del muro anche questo pezzo di "cielo diviso" (Wolf) è stato un tassello del lungo percorso che ha cercato di rimettere in gioco tutti i frammenti e le tessere sparse di quel grande puzzle che è una città in continua evoluzione. Come ogni metropoli che si rispetti anche Berlino è a rischio avanzato di gentrificazione, ma ci sono parti che ha saputo preservare da mire speculative ed altro, alimentando il loro valore di soglia e di identità locale. Un tentativo riuscito di

trasformare qualcosa di inutile e dannoso per l'ambiente in un esempio virtuoso di gestione partecipata del territorio, partendo da un'idea che si è trasformata in azione, di cui continuano a beneficiare residenti e turisti. Così quello che Norman Foster ha descritto come "la madre di tutti gli aeroporti" continua ad offrire aria, luce e sole a chiunque attraversi i suoi trecento ettari. Se l'area verde urbana più grande del mondo oggi è ancora a disposizione degli abitanti e turisti di Berlino, si deve a un comitato di cittadini, sorto nello *Schillerkiez*, una zona del quartiere di *Neukölln* che si trova a est del parco. Il comitato, che si chiama "*100% Tempelhofer Feld*", è nato nel settembre 2011 con l'intento di opporsi ai progetti del Senato che prevedevano la costruzione nel parco di abitazioni, centri commerciali e della nuova *Zentral - und Landesbibliothek* della capitale. Dopo la raccolta delle firme, il referendum, che si è tenuto il 25 maggio 2014, ha visto il 64,3% dei berlinesi pronunciarsi per far rimanere *Tempelhofer Feld* quello che era diventato dall'8 maggio 2010, ovvero un parco pubblico che oggi è frequentato da sportivi, turisti e agricoltori urbani. Uno dei simboli di Berlino del secolo scorso, è divenuto un'enorme area di svago che dal 2010 richiama cittadini e curiosi da tutto il mondo, e non è difficile capirne il perché. Le piste di decollo e di atterraggio sono state mantenute e sono circondate da un immenso parco, che ormai è anche diventato un habitat per molte specie viventi, tra cui centinaia di uccelli. Autoproduzione, comunità, riappropriazione degli spazi urbani, frugalità e convivialità, questo costituisce la spinta propulsiva dei nuovi ortolani e, con loro, delle città del futuro *Tempelhof* è una distesa dinamica e una fonte di sperimentazioni, come l'ormai celebre esempio di orticoltura urbana nato all'inizio del 2011 e che ha portato alla nascita di un'associazione di cittadini nel 2014 denominata *Gemeinschaftsgarten Allmende-Kontor*, (*Giardino della comunità.Allmende-Kontor*) ¹ Come afferma Stavros Stavridis:

"Esperienze di comunanza dello spazio nelle metropoli contemporanee creano forme di vita pubblica condivisa che sconfinano i confini degli spazi pubblici esistenti. Lo spazio comune prodotto attraverso pratiche di comunione urbana può dare forma a processi di cooperazione che incoraggiano gli incontri e offrono opportunità di comunicazione creativa. Contro gli spazi pubblici utilizzati secondo le regole stabilite da specifiche autorità, gli spazi comuni emergono come soglie urbane attraverso pratiche che riscoprono la democrazia come prassi. La condivisione tra uguali e l'apertura dei circoli di condivisione verso "estranei" "implica necessariamente la creazione di forme e regole della vita sociale urbana che possano trarre profitto dalle differenze e incoraggiare la costruzione partecipativa di mondi urbani condivisi." (Stavridis)

MOBILIZZAZIONE VERDE A KULTURPARK Partendo da allarmanti informazioni mediatiche sulla futura zonizzazione a scopi speculativi di un'area verde dove prima sorgeva una Fiera che era poi

stata spostata in altra zona della città, un gruppo di studenti della High School di Saint-Joseph ad Izmir in Turchia ha indagato cercando di scoprire la situazione reale ed i futuri progetti dell'autorità comunale sull'area verde. I "Giovani rappresentanti per l'Ambiente" hanno volontariamente sostenuto un progetto congiunto chiamato "Suggerimenti per l'identificazione, la protezione e la manutenzione dei vegetali nel campo del *Kültürpark*", avviato dall'autorità comunale e dall'università, con l'obiettivo di "proteggere e valorizzare i campi verdi in quella zona". Nell'ambito del progetto, la presenza dell'impianto in *Kültürpark* è stata esaminata in dettaglio, le erbe identificate e uno studio statistico è stato condotto anche in collaborazione con la Facoltà di Agraria dell'*Ege University*. Gli studenti hanno affermato che: *Kültürpark* è una parte importante dell'ecosistema di Izmir, questo luogo dovrebbe essere protetto." *Kulturpark* si trova nel centro del centro di Izmir ed è una zona grande 30 ettari. È un'area molto importante per gli ecosistemi urbani. Negli ultimi 15 anni sono stati aumentati gli investimenti per il settore immobiliare in Turchia, così per le imprese di costruzione, *Kulturpark* è una zona molto appetibile. Quindi la domanda era "sarebbe stata destinata all'edilizia?". Gli studenti hanno condotto alcune ricerche ed ottenuto informazioni di base dall'università di *Ege*. Gli interlocutori hanno trovato fosse veramente un buon progetto ed hanno sottolineato che sarebbe stato un'ispirazione per gli altri giovani, le nuove generazioni e per l'ambiente. Con lo spostamento degli eventi fieristici a *Gaziemir*, il timore diffuso in città era che il parco fosse lottizzato e assegnato ad un nuovo piano edilizio. Timore che ha spinto privati e organizzazioni civili ad iniziative in difesa dei 7.774 alberi che lo compongono. Collocato nel cuore del distretto di *Alsancak*, con la sua estensione di 420.000 mq, *Kültürpark* è considerato il polmone verde della città. In realtà il Comune Metropolitano di Izmir ha sempre sostenuto di voler non solo salvaguardare il parco, ma di renderlo ancor più "verde". In occasione dell'ultima Fiera Internazionale di Izmir, è stato quindi presentato il progetto di riconversione del Parco in area da dedicare ad attività Culturali e Sportive. Durante l'assemblea dei soci, il presidente della Camera di Commercio di Izmir, ha rimproverato il Sindaco della *Büyükşehir* di Izmir di non aver menzionato nel progetto la realizzazione di un Centro Congressi e criticando chi vorrebbe un'area totalmente verde dicendo che "Se proprio vogliono il verde, vadano a *Kartalkaya*. Ai confini con *Kemalpaşa* ci sono bellissimi boschi. [*Kütütpark*] è un parco cittadino".

Ma nella visione del Comune Metropolitano di Izmir, *Yeni Kültürpark* ("Il nuovo *Kültürpark*") era un'area verde dedicata allo sport e alla cultura. Il progetto ha previsto l'intervento su diversi fronti: natura, riqualificazione della fiera internazionale, arte e cultura, sport, intrattenimento. Con la volontà di mantenere la memoria storica, la struttura è stata comunque profondamente rivista.



Fig.2 Cavaticcio con il ponticello e, dietro, l'edificio con la Dogana del Porto



Fig. 3 Cassero Pride-Cavaticcio

Parte dei padiglioni demoliti a favore di spazi verdi, mentre altri padiglioni, ristrutturati sono dedicati ad ospitare attività culturali. La riqualificazione degli ambienti fatta con un approccio di edilizia sostenibile e a basso consumo energetico. Alcuni padiglioni, quale quello Russo e Americano, riqualificati e trasformati in sale teatrali e cinema all'aperto. Dal punto di vista fieristico, continueranno a svolgersi in queste aree la Fiera del Libro e le mostre di design. "Il diritto alla città - si presenta come forma superiore dei diritti, come diritto alla libertà, all'individualizzazione nella socializzazione, all'habitat e all'abitare. Il diritto all'opera (all'attività partecipante) e il diritto alla fruizione (ben diverso dal diritto alla proprietà) sono impliciti nel diritto alla città". (Lefevbre)

IL CAVATICCIO A BOLOGNA -LA MANIFATTURA DELLE ARTI I giardini del Cavaticcio sono un luogo molto suggestivo. Situati nel pieno centro di Bologna, hanno un'estensione molto limitata, appena poche centinaia di metri che però collegano il Mambo con la Manifattura delle Arti e il Cassero. Il fatto interessante è che al di sotto di questi giardini un tempo si trovava l'antico porto di Bologna. Il Cavaticcio, infatti, era il nome del canale su cui si affacciava originariamente il porto. In questa zona le acque del Cavaticcio, grazie allo sfruttamento del discreto dislivello, fornivano una importante fonte di energia che alimentava diverse fabbriche e mulini qui situati fin dal XII secolo.

L'operazione di restauro, molto lunga e particolarmente impegnativa anche dal punto di vista economico ha consentito di restituirli alla città come luogo per tutti. A lungo lasciato in stato di abbandono e considerato luogo di degrado il parco mostra un volto nuovo dovuto alla riqualificazione che ha riguardato il ripristino del Porto Rinascimentale ed interessato il parco. Il progetto complessivo ha portato a ripristinare una configurazione verosimile del vecchio Porto di Bologna, con la scoperta del Canale Cavaticcio, che fa parte del sistema idraulico Canale Reno-Canale Navile.

LA MANIFATTURA delle ARTI LUOGO CULTURALE DELLA CITTA'. "Con l'inaugurazione del parco del Cavaticcio la zona della manifattura delle Arti si caratterizza sempre di più come luogo culturale della città, aperto a tutte le realtà, istituzionali e associative. Il parco diventa così una delle nuove icone che possono caratterizzare l'immagine della città ". Così l'amministrazione comunale ha presentato quello che nel 2011 si è aggiunto agli altri otto parchi pubblici a disposizione di tutti i cittadini di Bologna: "Il parco è riconsegnato alla città e votato all'arte e alla cultura, da inserire anche nei percorsi di visita per i turisti e le delegazioni straniere." Intorno al parco sorgono infatti istituzioni culturali importanti della città, -la Reale Manifattura Tabacchi, che oggi ospita la CINETECA DI BOLOGNA; l'ex Macello, che oggi ospita il CINEMA LUMIERE; l'ex Forno del Pane, aperto nel 1917 dal Sindaco Zanardi per offrire alimento ai poveri durante la Grande Guerra, oggi sede del MAMBo; la Cartiera Molino Tamburi, oggi sede del Dipartimento Universitario di Filosofia e Comunicazione e l'Università Primo Levi per la terza età, con a fronte le antiche case operaie che ora ospitano residenze pubbliche; ed infine il complesso della Salara dove ha sede l'Associazione Arci Gay. Frequentatissimo in occasione dei moltissimi eventi che vi si succedono soprattutto in primavera-estate, è meta soprattutto di giovani e giovanissimi. Il Parco ha tre accessi: costeggiando un antico muro rinascimentale si arriva alla Salara e al Canale; entrando con accesso diretto di un percorso pedonale nella zona verde, ed infine è possibile accedere dalla vecchia via del Porto, oggi area esterna del MAMBo, attraverso un ponte pedonale realizzato sul canale.



Fig.4 Protesta e Festa L'Apache: Dimostrazione sulla Spree Berlin
Foto: Ériver Hijano

ACQUA LIBERA A BERLINO - VITA DA PIRATA NELLA GRANDE CITTA' *Alt-Stralau*, è un'antica zona di Berlino un po' nascosta, che negli ultimi anni è stata letteralmente stravolta e riempita di appartamenti e loft di lusso. Ci si affaccia sulla laguna di *Rummelsburg* per conoscere questa piccola comunità: la "*Spree:publik*" (dal nome del fiume Spree che attraversa la città da sud-est a nord-ovest

e a tratti raggiunge una larghezza di 50 metri formando nel centro della città un'isola.), un insieme di zattere e barche che cerca di vivere in maniera meno mercificata le superfici d'acqua della città. L'*Anarche* è una barca, dove si organizzano eventi di vario genere ed è anche uno spazio per sognare. Molti gruppi diversi li usano. Non per feste di compleanno o addii al celibato. La zattera dovrebbe dare spazio a scopi culturali, politici e, in ogni caso, non commerciali. Ci sono state alcune dimostrazioni sull'acqua, alle quali l'*Anarche* ha partecipato, ad es. alla grande azione per l'uscita dal carbone di fronte alla centrale di *Vattenfall*. Vi si svolgono anche spettacoli teatrali, concerti ed escursioni con gruppi di rifugiati. Alla base c'è un collettivo che si chiama "*Freimeuter*" (gioco di parole con *freibeuter* che significa pirati) che si identifica in un progetto culturale ma anche esplicitamente politico. Un gruppo che si è formato piano piano e che insieme ha iniziato ad organizzare dei *Soliparty* (feste di autofinanziamento) e a raccontare la loro idea di voler creare uno spazio libero sull'acqua, per tutto ciò che non trova spazio altrove. In generale l'idea è di permettere l'accesso libero all'acqua, a tutti, anche a coloro che non possono permettersi un *loft* sulla baia, e portare le *subculture* sull'acqua. "In campagna, qualcosa di paragonabile non sarebbe più possibile, gli spazi aperti verrebbero sempre più gentrificati." Qui sull'acqua, i *Freemouth* -creano finalmente uno spazio che non sia minacciato dalla privatizzazione, non commercializzabile. Una volta raccolti abbastanza soldi sono cominciate i lavori veri e propri, e alla fine la struttura di base, autocostruita su materiali di risulta (come sottostruttura due condotte del Mar Baltico in acciaio. "Sono eterne", la struttura è fatta di doghe di legno), è stata certificata da un perito. L'obiettivo principale del *Freimeuters* è quello di offrire un'alternativa ai piroscafi da escursione. "Vogliamo dimostrare che questo spazio è lì per tutti". Come direbbe Harvey "*Il diritto alla città è molto più che un diritto di accesso individuale o di gruppo alle risorse: è il diritto a cambiare e reinventare la città in base alle nostre esigenze. Inoltre, è un diritto più collettivo che individuale, dal momento che ricostruire la città dipende inevitabilmente dall'esercizio di un potere comune sui processi di urbanizzazione*". (Harvey 2012)

Quello che diventa sempre più problematico, a loro, avviso sono gli ormeggi. Le banchine sarebbero state privatizzate, proprio come le case in campagna, e difficilmente accessibili. L'accesso all'acqua per l'equipaggio potrebbe essere più difficile in futuro. Al momento sempre più zattere sono ancorate nella baia, su di esse si possono vedere serre convertite, case di streghe costruite insieme e altalene di Hollywood fatte da carrelli della spesa. L'equipaggio di "*Anarche*" si riunisce una volta a settimana per una sessione plenaria. I 25-30 autoproclamati pirati hanno background molto diversi. Che si tratti di uno studente o di un avvocato, di un artista grafico o di un medico,

tutti condividono una cosa: il desiderio di libertà non lontano ma in città. Nelle sessioni plenarie, decidono quali eventi si svolgono, chi subentra, quali riparazioni e chi, ad esempio, si prende cura dell'assicurazione. "Qualcosa come la 'Anarche' è in realtà possibile solo con un gruppo così grande", Ogni singola persona impara fin dall'inizio come gestire la zattera -e tutti decidono. A Berlino questo è possibile, e in altri luoghi no, c'è più libertà di azione, si può sperimentare e farlo in maniera imperfetta. Berlino non è una città severa e le persone sono abituate ad una eccentrica quotidianità. "Ad esempio la polizia fluviale che ci conosce ma non può fare molto, dal momento che abbiamo tutti i documenti in regola. Poi c'è una organizzazione di cittadini "Stralau gegen Laerm" che ha lo scopo di intraprendere delle azioni contro il rumore su questa penisola e nella baia, praticamente contro i club e le barche. Attraverso il processo di gentrificazione sono entrati a far parte di questa associazione di abitanti storici, anche nuovi investitori che vogliono costruire Loft, che non ci vedono di buon' occhio perché abbiamo idee diverse sullo sviluppo della zona. Noi non siamo gli unici contro cui si scagliano, perché ci sono altre zattere come noi. Siamo tutti politicamente attivi ma ognuno a proprio modo". Una volta all'anno si incontrano tutti gli equipaggi delle zattere di Berlino. Sono quindi 300 le persone che si collegano insieme sulle loro isole galleggianti e formano così un vasto territorio. Quindi il termine "spazio aperto" assume una dimensione completamente diversa. "E' una forma mentale e sociale, quella della simultaneità, della riunione, della convergenza, dell'incontro (o piuttosto, degli incontri). E' una qualità che nasce da quantità (spazi, oggetti, prodotti). E' una differenza, o piuttosto un insieme di differenze." (Lefebvre ,1974)

Bibliografia

- Bloch M. ,(1949) Apologie pour l'histoire ou métier d'historien : Armand Colin, Paris
De Angelis M.and Stavrides S. :Beyond markets or states: Commoning as collective practice (a public interview) in An Architektur Issue23,2010 p.12
Dickmans Giulia (2019) , Berlino al femminile, Modellini Editore , Milano
Harvey David (2012),Rebel cities. From the right to the city to the urban revolution Verso,London, New York.
Lefebvre Henri, (1974), La production de l'espace, éditions Anthropos, Paris
Montalbano Letizia (2017) "Glocalismo come filo conduttore: l'educazione ambientale e gli ecosistemi urbani" in Eco L'educazione sostenibile n.4 2017 Ottobre-Dicembre 2017 AnnoXXIX-
Montalbano Letizia (2016) "City Building. New language for old cities. Public spacebetween relational 's cartography and new forms of citizenship." In Trasformazione Rivista di Storia delle Idee - UniPA 5:2 pp.122-130
Sennet R. (2018) Building and Dwelling: Ethics for the City ,Allen Lane, London
Sennet R. Paura del Contatto in Lettera Internazionale 118
Wolf C. Der Geteilte Himmel
Riferimenti sitografici
<http://www.intrasformazione.com>
www.anarche.noblogs.org:

*sociologa

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Spazi verdi accessibili e inclusivi: il progetto Parco Libera Tutti a Certaldo

Michela Fiaschi - Narrazioni Urbane *

Caterina Fusi - Narrazioni Urbane **

Diego Cariani - Narrazioni Urbane ***

Abstract

This project focuses on the shared realization of an "Inclusive Park": a place accessible to all without discrimination of age, motor, sensory or psychic skills; a place in which to carry out activities that promote social inclusion and intergenerational exchange. The active involvement of civil society groups has been a primary objective in this process in order to foster the emergence of numerous new ideas for the renovation of the area and for the activities to be held in it.

Parole chiave: inclusione sociale, rigenerazione urbana, partecipazione, comunità, verde urbano.

Keywords: social inclusion, urban regeneration, civic participation, community, green spaces.

L'obiettivo del progetto Parco Libera Tutti è ripensare un'area verde, collocata in una zona a nord di Certaldo¹ (Fi), sul modello del Parco Inclusivo². Un'idea di parco dove tutti i bambini possano esercitare insieme il loro diritto al gioco³ e, più in generale, un'area progettata per essere accessibile a tutti e per svolgere attività che educino all'inclusione sociale e allo scambio tra generazioni. Il tutto, in un contesto accogliente, coinvolgente, stimolante e piacevole. Al contempo, il progetto persegue un obiettivo di ordine più generale, vale a dire promuovere una visione di città maggiormente inclusiva e collaborativa. Inclusiva perché riconosce a ogni cittadino un ruolo attivo nella creazione di una società più corale e più coesa. Collaborativa perché si rende conto delle proprie potenzialità e si attiva per realizzare un obiettivo comune.

La scelta dell'area individuata per il progetto, che con una dimensione di circa 30.000 mq è l'area a verde pubblico più estesa della città, si motiva con alcune condizioni che la rendono particolarmente adatta a diventare centro di rigenerazione e inclusione sociale: zona pianeggiante; presenza nelle vicinanze di strutture assistenziali, didattiche e sportive; area densamente abitata

con estrazione sociale variegata⁴; prossimità al parco collinare di Canonica, noto tra i cittadini per il suo valore culturale e simbolico.

Il progetto si è distinto per il suo essere inclusivo, non soltanto nelle finalità, ma anche nei metodi tramite cui progettare il parco. Infatti, al desiderio di realizzare un Parco Inclusivo a Certaldo si è affiancata fin da subito la forte volontà di costruirlo *dal basso*, vale a dire con il coinvolgimento diretto della comunità locale in tutte le sue varie espressioni (cittadinanza, tessuto associativo e cooperativo ecc.). Un approccio, questo, che fa leva sull'idea secondo cui il progetto di un'area pubblica debba rispondere, prima di tutto, alle esigenze di chi frequenta quella determinata area e che evidenzia l'efficacia dell'utilizzo delle competenze di chi abita gli spazi nel disegnare luoghi maggiormente vivibili che siano realmente *a misura d'uomo* (Iaione, 2017). Pertanto, il progetto Parco Libera Tutti, inserendosi in questo filone di pensiero, ha voluto coinvolgere sin dalle prime fasi i suoi destinatari finali, i cittadini, con cui si è immaginato un percorso fatto di due strade parallele: da un lato una serie di incontri di progettazione condivisa, dall'altro una campagna di raccolta fondi avente come obiettivo principale il coinvolgimento emotivo dei cittadini al progetto, prima ancora che la raccolta di risorse economiche.

Nelle prime riunioni organizzate a Dicembre 2016 insieme a referenti di associazioni e cooperative, l'idea è apparsa subito condivisa e apprezzata. Nel giro di qualche mese, tale partecipazione dal basso ha creato una proficua convergenza di interessi che, dapprima, ha stimolato il coinvolgimento di ulteriori associazioni facenti capo al mondo della disabilità, interculturalità, educazione, sport (il cui numero oggi sfiora le 50 unità) e in seguito ha permesso di aprire un'intesa anche con l'Amministrazione Comunale.

Il Comune di Certaldo, sollecitato dall'attiva partecipazione della società locale, si è reso dunque disponibile ad avanzare una richiesta di finanziamento nel quadro normativo previsto dalla legge della Regione Toscana per la Partecipazione (LR 46/2013)⁵. Il finanziamento, ottenuto tra Aprile e Maggio 2017, ha consentito di gestire le fasi del processo di co-progettazione, affidato all'Associazione di Promozione Sociale Narrazioni Urbane. Il percorso di co-progettazione si è strutturato in cinque fasi: fase di ascolto, festa di apertura, tavoli di co-progettazione, progettazione junior, presentazione dei risultati. Dal giorno della festa di apertura si è inoltre avviata anche la campagna di raccolta fondi per co-finanziare i lavori, una raccolta di donazioni che si è sviluppata sia on-line, tramite un sito dedicato, sia con eventi locali organizzati dalle stesse associazioni che hanno supportato il progetto.

La fase di ascolto si è caratterizzata per l'utilizzo di metodologie qualitative, con interviste faccia-a-faccia con alcuni testimoni privilegiati del progetto, tra cui i referenti delle associazioni e delle cooperative del territorio fino a quel momento coinvolte, alcuni residenti di lungo periodo e Sindaco e Vicesindaco del Comune di Certaldo⁶.



Fig1. Screenshot delle “video-pillole”, brevi registrazioni durante le quali si chiedeva all'intervistato di rispondere alla domanda, “Che cosa significa, per te, inclusivo?”

Obiettivo primario della fase di ascolto è stato stabilire un dialogo e un legame fiduciario con gli stakeholder attraverso un momento di coinvolgimento personale. Infatti, un confronto preliminare con i soggetti del territorio risulta di cruciale importanza per entrare in contatto con la comunità locale, per mappare criticità, risorse e aspettative, per individuare la presenza di reti collaborative già costituite, ma anche per calibrare il registro comunicativo su cui impostare, ad esempio, le attività di comunicazione durante tutto l'iter progettuale. Si è scelto di optare per un ricerca di tipo qualitativo perché l'obiettivo primario della fase di ascolto era far luce su esperienze e percezioni; non soltanto acquisire «dati», quindi, ma costruire una rappresentazione condivisa dei problemi dando il più ampio spazio possibile a voci e prospettive molteplici (Corbetta, 2003). Inclusione sociale, accessibilità, barriere fisiche, sociali e culturali, intergenerazionalità, sono alcuni dei temi affrontati durante la fase di ascolto, al termine della quale si è potuto definire con maggiore precisione gli argomenti da mettere al centro dei tavoli di co-progettazione.

Durante la fase di ascolto sono state inoltre realizzate delle brevi video-interviste dove, con lo scopo di presentare al pubblico diverse sfaccettature e visioni del medesimo argomento, gli intervistati erano invitati a dare una propria definizione di *inclusione sociale*. I video sono stati in seguito montati per realizzare delle «pillole» da far circolare sulla pagina Facebook @parcoliberatutti in modo da mantenere viva, tramite un espediente creativo, la partecipazione al progetto.

Sabato 2 settembre 2017 è stato il giorno di avvio sia del percorso partecipativo che della campagna di raccolta fondi. Il tutto è stato annunciato pubblicamente in occasione di un grande evento organizzato proprio sull'area in cui nascerà il futuro parco. La festa di apertura, concepita per creare interesse sul territorio e sensibilizzare sui temi al centro del progetto, si è contraddistinta per l'attivismo e la diretta partecipazione di molte associazioni e cooperative locali che hanno stimolato attraverso diverse iniziative⁷ una riflessione sul significato di *città inclusiva*.



Fig2. Alcune immagini della festa di apertura del percorso partecipativo. L'evento si è contraddistinto per la generosa partecipazione di associazioni e cooperative che hanno organizzato a titolo volontario intrattenimenti ed attività di vario tipo, e dalla numerosa presenza di cittadini di ogni età ed estrazione.

Successivamente si è aperta la fase della co-progettazione, cuore di un percorso scaturito dalla convinzione che la ricchezza e la varietà del tessuto sociale, associativo e cooperativo locale sarebbero stati la chiave per realizzare un parco vivace, in grado di rispondere alle esigenze reali

dei fruitori e di far convergere nell'area, idee, desideri e risorse. La co-progettazione si è svolta tra i mesi di settembre e dicembre 2017 attraverso l'organizzazione di quattro incontri aperti alla cittadinanza. Ciascuno degli incontri ruotava attorno ad uno o più argomenti scelti perché ritenuti rilevanti per il progetto ma, com'è stato sottolineato più sopra, definiti anche alla luce dei suggerimenti raccolti durante la fase di ascolto. I partecipanti, seduti ad uno o più tavoli e moderati da un facilitatore, potevano avanzare riflessioni coerenti con il tema di partenza e confrontarsi con le visioni e le proposte dei loro concittadini. Un'organizzazione differente ha invece richiesto il tavolo di progettazione junior, dedicato specificamente a raccogliere spunti progettuali dai bambini tramite il loro coinvolgimento in una serie di momenti creativi e giocosi.



Fig3. Alcuni scatti dei tavoli di co-progettazione. Anche in questa fase del percorso si è registrata un'ottima risposta da parte dei cittadini che sono intervenuti numerosi e rappresentativi per fasce di età eterogenee.

Il primo incontro si è svolto proponendo ai cittadini di riflettere in senso ampio sulla tematica del parco inclusivo. Il titolo proposto come argomento di discussione, *Come ti immagini il parco? Come è fatto? Chi incontri? Cosa trovi?*, è stato scelto proprio perché sufficientemente ampio da stimolare osservazioni di carattere generale. Durante l'incontro si è riflettuto sulle barriere (architettoniche, sociali, culturali) che è necessario abbattere e superare, sulle situazioni da ricreare per far interagire la cittadinanza e su come mettere al centro delle iniziative di

rigenerazione di questo spazio pubblico gli attori più «fragili». Il secondo appuntamento ha avuto come primo argomento di discussione quello del *Verde inclusivo: attività ludico-ricreativa, riabilitazione e cura dell'ambiente*, al fine di valorizzare la dimensione naturale del parco e farne un elemento su cui far convergere in maniera trasversale le capacità e le conoscenze di tutta la Comunità. L'ambiente e la natura sono, infatti, un mezzo per stimolare esperienze educative, ricreative e lo scambio di conoscenze, attraverso, ad esempio, pratiche di orticoltura, aromaterapia e ginnastica riabilitativa. Un secondo tema di discussione ha riguardato invece la memoria storica e identitaria del luogo, riflettendo sull'aspetto attuale del parco e dell'area circostante e dei suoi cambiamenti rispetto al passato. Il terzo tavolo di co-progettazione ha avuto come temi di dibattito *Lo sport come momento ricreativo, di socialità e di incontro* e *Gestione condivisa: un modello di collaborazione per Certaldo*. Con il primo tema si è inteso focalizzare l'attenzione sullo sport, e sul gioco in generale, come momento ludico che coinvolge il gruppo in maniera naturale e senza pregiudizi, veicolando socializzazione, rispetto e riconoscimento dell'Altro, conferendo autonomia e libertà di movimento. Il secondo tema si è invece soffermato sulla gestione futura del Parco, un aspetto nevralgico che ha messo a confronto cittadini e amministrazione alla ricerca di una soluzione condivisa tra intenti e responsabilità e che, come si vedrà più avanti, ha trovato *dal basso* una risoluzione spontanea. Infine, il quarto appuntamento con i tavoli tematici è stato dedicato esclusivamente «ai più piccoli». L'obiettivo era quello di rendere anche i bambini partecipi del processo di partecipazione mettendo loro a disposizione una serie di strumenti ludico-ricreativi che gli consentissero di esprimersi secondo il proprio linguaggio. Non ci si aspettava che i bambini dessero un apporto progettuale al parco in senso stretto, ma si desiderava, da una parte, stimolare la loro creatività e immaginazione su questo tema, dall'altra, farli sentire anch'essi partecipi di un progetto che sta interessando la comunità cui appartengono e che li vedrà tra i principali destinatari dell'iniziativa.

Il riscontro della fase di co-progettazione è stato più che positivo. La partecipazione è stata, infatti, ricca sia in termini numerici (con una media di circa 50 persone a incontro), che in termini di contributi, e ciò che si è verificato è stato, oltre all'interesse reale a svolgere un ruolo attivo, aperto e propositivo, anche un vero e proprio processo di apprendimento e di *capacitazione* dei soggetti coinvolti, il cui risultato è una rete collaborativa che funziona tuttora (Cognetti, 2018).



Fig4. Durante il “tavolo Junior”, dedicato ai più piccoli, si è cercato di stimolare, attraverso il gioco, la riflessione sul tema dell’inclusione.

Le osservazioni emerse durante la fase precedente sono state raccolte, studiate approfonditamente e in seguito fatte confluire in un progetto architettonico di massima che altro non è che la traduzione in veste grafica dei contenuti e delle volontà espresse da tutti i partecipanti. Tra gli spunti più significativi emersi dalla fase di co-progettazione, vi è senza dubbio una visione del futuro parco come uno spazio pubblico che fa dell’*accessibilità totale* un ingrediente di base da cui partire per promuovere inclusione. Un criterio, quello della piena accessibilità, che è spesso raggiungibile attraverso soluzioni a basso costo che si focalizzano ad esempio sulla multifunzionalità di arredi e di percorsi che, adattandosi in modo flessibile a differenti abilità, possono essere utilizzati per divertirsi, per fare attività motorie o semplicemente per passeggiare⁸. Se l’accessibilità è dunque un prerequisito essenziale, tuttavia, non sempre le soluzioni architettoniche sono sufficienti a garantire automaticamente aggregazione e inclusività⁹. Per questa ragione, in condivisione con i partecipanti, la vera anima del progetto è stata da sempre identificata nelle attività proposte dalla società locale, orientate a stimolare inclusione sociale e a trasformare il parco nel fulcro di iniziative culturali e di aggregazione per la comunità di Certaldo, cominciando proprio dal trasferimento nell’area di alcuni programmi o corsi delle strutture socio-educative,

culturali e sportive della zona. A questo proposito, fin dai primi *focus group*, è stato evidenziato il carattere di *apertura* che il parco avrebbe dovuto mantenere. In senso materiale ciò si è tradotto nell'assenza di recinzioni, ossia nella rimozione di ostacoli e barriere, sia fisiche che simboliche, in contrasto con l'idea stessa di inclusione. In linea con quanto emerso in numerose ricerche empiriche riguardanti questo tema, infatti, il senso di insicurezza non necessariamente viene mitigato dal dispiegamento di misure di controllo, al contrario la percezione di sicurezza spesso aumenta in relazione alla vivacità del luogo, una condizione che è possibile garantire incoraggiando una fruizione quanto più possibile diversificata¹⁰.

Ad aprile 2019 ha preso avvio il cantiere per la realizzazione del primo stralcio, parte di un progetto architettonico più ampio che avverrà per fasi e che è scaturito dalle idee emerse durante gli incontri con la cittadinanza. Un punto focale del parco, attualmente in corso di realizzazione, è stato individuato dai partecipanti nella *piazza centrale*. Facilmente raggiungibile da tutti i punti del parco grazie alla convergenza di vari percorsi accessibili, questo luogo rappresenterà, a livello simbolico, uno spazio centrale non tanto in termini spaziali quanto in termini di socialità. Un'area conviviale e un luogo di relazioni, con tante sedute, in cui poter ristabilire l'atmosfera di collettività che si viveva in passato in questa zona, ben raccontata dai partecipanti al tavolo della memoria. La *casetta*, che dovrebbe affacciarsi sulla piazza, è invece una struttura coperta voluta dai cittadini in cui poter organizzare eventi di vario tipo, dalle feste di compleanno, alle riunioni. Quest'ultima è stata inoltre immaginata come un punto informativo, con la presenza di una bacheca in cui poter visionare il calendario delle iniziative di animazione del parco, raccogliere le idee dei passanti a proposito di soluzioni migliorative o di problematiche incontrate, proporre attività o eventi da realizzare nell'area.

Nonostante il finanziamento del processo partecipativo sia finito, il percorso continua tutt'oggi in maniera spontanea: un gruppo di attori del territorio, deciso nell'identificare l'area come Parco Inclusivo ancor prima della sua realizzazione fisica, si è preso l'impegno di seguire gli sviluppi futuri del progetto mantenendo viva la collaborazione che si è creata con l'Amministrazione e tra i soggetti partecipanti; da questo gruppo è nato in seguito il *Tavolo Permanente per il Parco Libera Tutti* creato da alcuni soggetti (associazioni, cooperative e cittadini) intenzionati a promuovere i principi di base del progetto e che nell'attesa del cantiere ha già animato l'area con attività ed eventi aperti alla comunità e si prepara alla gestione condivisa di un bene che ha acquisito un'importante valenza sia materiale che immateriale per tutta la comunità.



Fig5. Alcuni degli eventi che hanno preso vita in maniera spontanea e sotto la coordinazione del “Tavolo Permanente”, dopo la conclusione del processo partecipativo.

Come abbiamo evidenziato, questo progetto si fonda su due elementi chiave: 1) la scelta di un obiettivo simbolico e trasversale, vale a dire la realizzazione di un luogo dove abbattere le barriere fisiche e culturali e celebrare la diversità come una risorsa, capace di stimolare e *attivare* la cittadinanza 2) la volontà di invertire la consuetudine secondo la quale i progetti vengono *calati dall'alto* ed elaborare *dal basso* un progetto architettonico concreto e fattibile di un'opera pubblica. Un aspetto cui si è fatto riferimento sin dalle prime elaborazioni teoriche del progetto è stato proprio quello di puntare con forza sulla certezza della sua realizzazione fisica una volta finito il processo, discostandoci pertanto da un'idea di partecipazione fine a se stessa (Moini, 2012).

Infine, il coinvolgimento di tante associazioni, afferenti a sfere eterogenee della vita sociale e culturale, ha permesso di dare voce a categorie di cittadini che troppo spesso rimangono escluse dalle scelte che riguardano il proprio territorio, come ribadito peraltro dagli Obiettivi delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile. Dal mondo della disabilità, agli adolescenti, dallo sport all'arte, direttamente o attraverso un portavoce, tutti hanno collaborato ad un processo inclusivo nel metodo e nell'obiettivo.

Note

¹ Certaldo è un comune di circa 16.000 abitanti in provincia di Firenze, localizzato nel cuore dell'Empolese Valdelsa.

² In Italia esistono solo circa 30 parchi gioco veramente inclusivi, cioè dove i bambini disabili possono giocare in sicurezza insieme ai bambini normodotati. Per una mappatura dei parchi in Italia si rimanda al sito www.parchipertutti.com, unico riferimento sul territorio nazionale.

³ Il diritto al gioco è stabilito dalla Convenzione ONU sui Diritti dell'Infanzia, in particolare agli articoli 31-40, approvata nel novembre del 1989.

⁴ Per quanto riguarda le caratteristiche socio-demografiche, l'area circostante comprende un'area di edilizia residenziale pubblica con una popolazione di estrazione sociale variegata con oltre 200 bambini al di sotto di 14 anni e ben 342 ultra 65enni (ISTAT, 2011).

⁵ Tale legge contribuisce a rinnovare la democrazia e le sue istituzioni integrando la loro azione con pratiche, processi e strumenti di democrazia partecipativa ed è promossa dall'Autorità Regionale per la Garanzia e la Promozione della Partecipazione, l'organismo che ha il compito di promuovere la partecipazione dei cittadini nei processi di costruzione delle politiche regionali e locali.

⁶ Sono state condotte 15 interviste semi-strutturate, alcune delle quali in forma di focus group.

⁷ Sono state organizzate performance musicali e artistiche aperte alla cittadinanza, attività di distribuzione di cibo e bevande ad opera di soggetti con problemi cognitivi; *sketch* teatrali di ragazzi richiedenti asilo; dimostrazioni di *pet therapy*; performance interattive di arte tessile; una fattoria didattica; letture per bambini; giochi e mestieri «di una volta»; vendita di cibi provenienti da orti sociali e da progetti di inserimento lavorativo per disabili. Solo per citarne alcuni.

⁸ La nascita di questi criteri, com'è noto, si deve all'*Universal Design* (Mace. R, 1985), una metodologia che ha influenzato anche il progetto che qui presentiamo.

⁹ Diverse ricerche si sono focalizzate sulle pratiche d'uso, di aggregazione e di fruizione spontanea negli spazi urbani anche in contrasto con gli intenti progettuali, cfr. Loda (2010).

¹⁰ Si veda ad esempio il noto concetto di «occhio sulla strada» elaborato da Jane Jacobs (1961), inteso come forma spontanea di sorveglianza che gli abitanti esercitano nello spazio pubblico incoraggiando un senso di familiarità e sicurezza.

Bibliografia

Cattell V, Dines N, Gesler W, Curtis S. (2008), *Mingling, observing, and lingering: everyday public spaces and their implications for well-being and social relations*. In *Health & Place* N. 14(3)/2008 pp. 544-561

Cellamare C. (2018) *Cities and self-organization*. Roma: In *Tracce Urbane Poteri e terreni di ambiguità nelle forme di auto-organizzazione contemporanee*, N.3/2018. pp.6-15

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

Cognetti F. (2018) *Enabling spaces. Quali ponti tra istituzioni e cittadini per pratiche di governo collaborative?* Roma: In *Tracce Urbane Poteri e terreni di ambiguità nelle forme di auto-organizzazione contemporanee*, N.3/2018. pp.52-63

Corbetta P (2003), *La ricerca sociale: metodologia e tecniche*. Bologna: Il Mulino

laione C., *La città collaborativa: la governance dei beni comuni per l'urbanistica collaborata e collaborativa*, in *Agenda Re-cycle: proposte per reinventare la città* a cura di Enrico Fontanari e Giuseppe Piperata, Bologna, Il Mulino, 2017

Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities* City. USA (trad it. Vita e morte delle grandi città, Torino: Einaudi. 2009)

Loda M., Hinz M., a cura di (2010), *Lo spazio pubblico urbano. Teorie, progetti e pratiche in un confronto internazionale*. Pisa: Pacini Editore

Moini G. (2012), *Teoria critica della partecipazione. Un approccio sociologico*. Milano: Franco Angeli.

*Architetto; **Architetto; *** Geografo PhD

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Spazio pubblico e benessere delle persone: Design di prodotti e servizi per i contesti urbani

Andreas Sicklinger *, Valentina Gianfrate **, Guglielmo Ori ***

Abstract

The new ways of living and making urban experiences, the designer takes on the role of systemic mediator, not only focusing on spatial aspects, but rather on the ways in which it is used, on activities and on the relationships and interactions that find different forms and ways of expression. The paper aims to explore these aspects by illustrating some research examples.

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, equità, innovazione sociale, benessere cittadino, inclusione.

Keywords: Sustainable development, equity, social innovation, citizen well-being, inclusion.

Introduzione

La città nel disegno tradizionale di architetti e urbanisti gestisce volumi e vuoti secondo esigenze legate a funzionalità, uso o rappresentazione, in cui il cittadino e' convenzionalmente assunto come osservatore, interagendo con la città in qualità ospite temporaneo. Come sostiene Balducci, la percezione della città quale organismo compiuto, con territori definiti e sistemi organizzativi identificabili e gerarchici, appare fuorviante, poiché non ne considera il carattere di sistema a crescente complessità, nel quale insiemi di reti di connessione e di soggetti umani e non umani prendono decisioni interdipendenti, modificandone progressivamente l'equilibrio.

Infatti negli ultimi decenni, anche rispondendo ad una spinta crescente dal basso, si assiste ad una progressiva transizione da forme di "non protagonismo" dei cittadini, verso modalità di coinvolgimento sempre più evidenti di partecipazione non solo nel fruire la città, ma interagendo fin da subito nei processi trasformativi urbani, mediante l'inclusione in forme più o meno efficaci fasce di nuovi cittadini, cittadini temporanei, comunità organizzate e non.

All'interno di queste nuove modalità del vivere urbano e delle esperienze ad esso collegate, il designer assume un ruolo di mediatore sistemico, non focalizzandosi solo sugli aspetti spaziali (i luoghi intesi come spazi confinati da elementi delimitanti come strade, edifici ed altro), ma

piuttosto sulle modalità d'uso dello stesso, sulle attività e sulle relazioni e interazioni che in esso trovano forme e modalità differenti.

Investigando prodotti per i contesti urbani, stili di vita e servizi da immaginare per il cittadino, il designer lavora sull'integrazione sistemica dell'innovazione sociale, culturale, digitale, focalizzandosi non solo sulla progettazione e sul gesto creativo, ma piuttosto sull'usabilità degli spazi della città, perseguendo una distribuzione giusta ed equa dei benefici associati al rinnovamento e alla transizione verso luoghi abilitanti la frequentazione, relazione e miglioramento del benessere dei cittadini.

La *New Urban Agenda di Habitat III* ha riconosciuto il ruolo cruciale che gli spazi pubblici svolgono nell'interazione urbana e nell'innovazione urbana sistemica promuovendone una progettazione e gestione improntata proprio alla sostenibilità ed equità: le modalità con cui i cittadini producono, consumano, si muovono e interagiscono all'interno della città deve tendere ad un impatto positivo sulla salute e sulla qualità della vita, migliorando la resilienza ai disastri e ai cambiamenti climatici e riducendo l'impronta ecologica a scala di città. Le qualità ambientali delle città come la qualità dell'aria e le aree verdi stanno diventando importanti indicatori della vivibilità urbana (Blanco et al., 2009). Considerando che i processi di urbanizzazione hanno una forte influenza sulla salute umana e sul benessere determinando fattori quali l'esposizione a sostanze inquinanti, rumore, fattori di stress, eccessiva densità urbana, degrado degli ecosistemi con conseguente erosione del capitale naturale, è necessario adottare un approccio che sia in grado di prevedere in fase di progetto una mitigazione degli effetti negativi prodotti. Tale approccio collega la prospettiva centrata sull'uomo ad una visione olistica che considera gli spazi urbani i luoghi in cui le persone vivono, lavorano e giocano. Nonostante la diversità delle identità puntuali di luoghi, spazi, persone e differenze socio culturali dovute a sviluppi demografici, potenziale economico e condizioni sociali, gli spazi urbani rappresentano per il designer una dimensione di ricerca e azione appropriata per l'innovazione nei diversi domini e alle diverse scale, con l'obiettivo di costruire un beneficio sistemico sulla salute e il benessere futuro nelle città.

I benefici associati agli individui, alle comunità, e agli spazi urbani possono contribuire alla creazione di una cultura rigenerativa di stili di vita sani e benessere della città come un modo per riflettere una pianificazione e un sistema di gestione sostenibile e resiliente, in grado di rispondere e relazionarsi a più pressioni e scale. Gli spazi urbani intesi come spazi all'aperto, interni o intermedi hanno il potenziale per sperimentare visioni collaborative di racconto della città attraverso la co-creazione, il co-design e la co-gestione. Attraverso esperienze sensoriali, gamification, inclusione

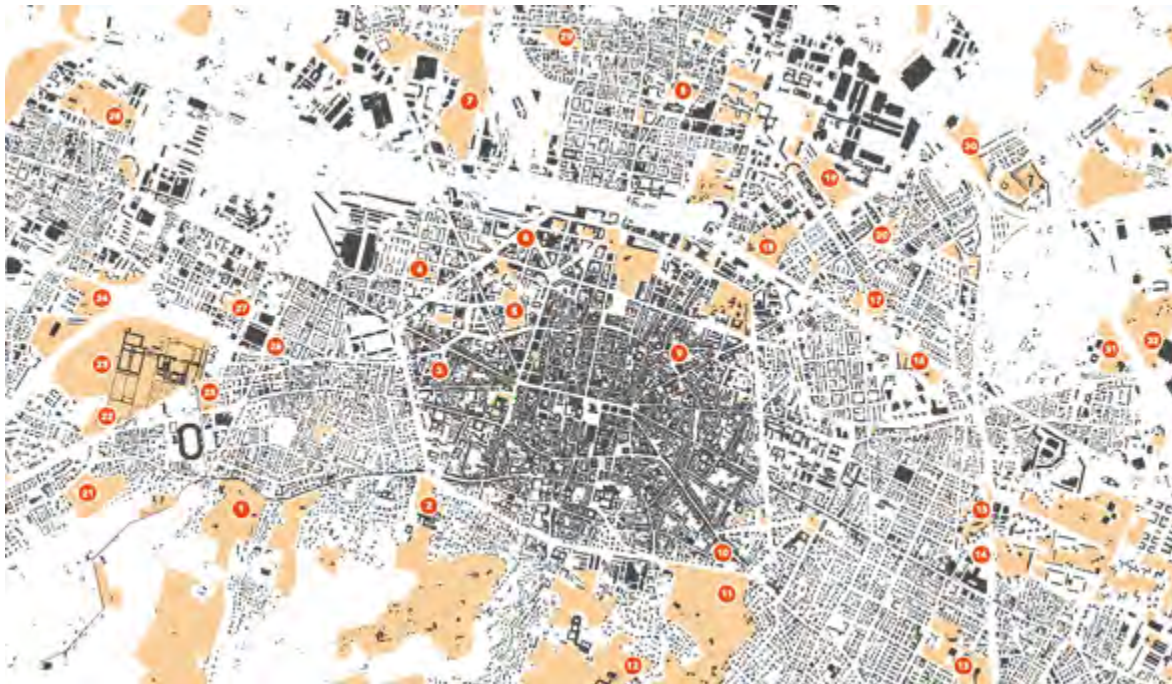
all'interazione pratica quotidiana tra le persone, è possibile ampliare capacità delle comunità di connettersi e interagire con l'ambiente naturale, digitale e costruito. La co-gestione degli spazi urbani come nuove forme di interazione urbana e innovazione sistemica affrontano sfide come la salute, il cambiamento climatico, la congestione e nuove forme di mobilità, la gestione delle risorse, coesione sociale, anche attraverso l'integrazione di flussi migratori. Questa interazione e innovazione può rappresentare il vettore per la co-produzione di beni comuni urbani attraverso processi materiali e non materiali di appropriazione, proprietà e manifestazioni di "cityness" (Sassen) espresse attraverso performance dinamiche, esperienze, apprendimento riflessivo, utile ad accrescere le capacità delle persone (capacity building) nell'uso di servizi e strumenti a scala urbana e nella creazione di relazioni e reti di comunità.

Per rispondere a un sistema in continua evoluzione costituito dagli ambiti urbani, a strumenti in grado di intervenire a livello Macro come quelli della pianificazione urbanistica è necessario affiancare strumenti che agiscono su scala Micro e che rappresentano un potenziale mezzo per lavorare sulla città con azioni di rapida attuazione. In questa dimensione di intervento caratterizzata da contaminazioni professionali ad aperto approccio multidisciplinare nascono progetti e servizi innovativi rivolti al miglioramento delle condizioni di benessere della comunità e del cittadino. Servizi e prodotti, sviluppati per una società in continua evoluzione, sono in grado di incentivare dinamiche virtuose per la qualità della vita delle persone in un quadro di sviluppo sostenibile della città contemporanea. In questo nuovo scenario, progettisti di eterogenea formazione collaborano nel pensare la città del futuro. Una città ad esempio, caratterizzata da utenze differenziate che utilizzano lo spazio pubblico in maniera contemporanea ma con esigenze variabili a seconda della fascia di età, delle condizioni psico-fisiche dell'utente, di tempi di percorrenza e/o permanenza. Esempi di ricerca condotti all'interno del Laboratorio di Advanced Design dell'Università di Bologna, si sono concentrati su opportunità di azione sullo spazio urbano attraverso la progettazione di prodotti stand-alone in grado di attivare in modo rapido ed economicamente sostenibile parti di città con un potenziale inespresso. I progetti presentati sono di Ludovica Rosato, Serena Sacchetto (Progetto giochi urbani) e Giulia Tonioni, Giulia Nascetti (Progetto seduta multifunzionale). Le scelte sono ricadute su temi progettuali legati alla comunità come quelli del gioco per l'infanzia, della seduta pubblica, e della mobilità dolce, per stimolare output su concetti importanti nella società contemporanea come integrazione sociale, inclusione e collaborazione.

Giochi urbani e spazio pubblico

La prima fase del lavoro ha riguardato una mappatura delle preesistenze, analizzando i giochi urbani distribuiti nella città di Bologna. Ne è emerso che le infrastrutture di gioco per l'infanzia sono esclusivamente posizionate all'interno di aree verdi. Motivo per cui, in centro storico, dove le aree verdi sono poche, le strutture ludiche non esistono, se non all'interno dei cortili delle scuole.

I concept progettuali elaborati hanno avuto come vincolo la necessità di essere inseriti non solo all'interno delle aree verdi, ma anche in tutti quei luoghi che possono ospitare un gioco di strada in sicurezza. È stata prevista una diffusione capillare con l'obiettivo di offrire ai residenti uno spazio fruibile dai bambini come servizio di prossimità. Tali premesse tecniche hanno influito in particolare sulle dimensioni e sulla flessibilità degli interventi, che puntano ad aggiungere ad uno spazio urbano la funzione di *gioco*, migliorando la vivibilità del quartiere.



Parchi gioco esistenti in città: 1. Giardino Dotti 2. Giardini di Villa Cassarini 3. Giardino di Via San Rocco 4. Giardino Pierfrancesco Lorusso 5. Parco 11 Settembre 2001 6. Giardino Graziella Fava 7. Parco di Villa Angeletti 8. Parco della Zucca 9. Giardino del Guasto 10. Giardino del Baraccano 11. Giardini Margherita 12. Parco di Villa Gotti 13. Giardini Lunetta Gamberini 14. Giardino Árpád Weisz 15. Giardini Arcobaleno 16. Giardino Padre Giovanni Brevi 17. Giardino Benjamin Moloise 18. Giardino Parker-Lennon 19. Parco Don Bosco 20. Giardino Renato Bentivogli 21. Parco Robert e Olawe Baden Powell 22. Giardino del Ghisello 23. Parco Nicholas Green 24. Giardino Gichin

Funakoshi 25. Giardino Giacomo Bulgarelli 26. Giardino Garibaldini di Spagna 27. Parco Velodromo
28. Giardino Orlando Sirola 29. Villa Grosso 30. Parco San Donnino 31. Parco Scandellara 32. Parco
campagna Via Larga



Proposte di inserimento progettuale 1. Parco melloni 2. Piazza San Francesco 3. Parco San Rocco 4.
Giardini Lorusso 5. Piazza Aldrovandi 6. Piazzetta Biagi 7. Piazza Carducci 8. Giardino Pincherle 9.
Giardino San Leonardo 10. Piazzetta Prendiparte 11. Piazza San Domenico 12. Manifattura delle Arti
13. Via Riva Reno 14. La strada del Jazz 15. Piazza Verdi (Teatro Comunale)

Il progetto di giochi urbani per l'infanzia ha avuto come cardine l'integrazione con le caratteristiche dell'architettura della città. I giochi, flessibili e non invasivi, sono stati progettati per essere inseriti anche in contesti diversi dalle aree verdi, come le piazze e i luoghi disattivati del quartiere. In questo modo, il bambino si appropria di uno spazio della città che, attraverso il gioco, acquista una

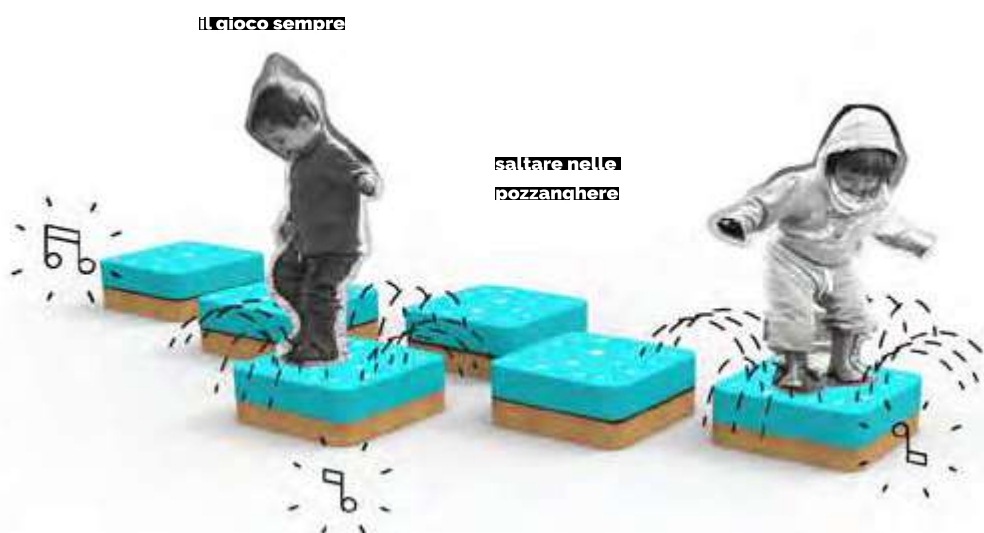


nuova funzione. I giochi progettati non sono univoci e statici, ma coinvolgono l'inventiva e la creatività del bambino. L'obiettivo è quello di offrire strumenti flessibili e promuovere attività stimolanti, fondamentali per la crescita e la formazione della personalità.

I giochi si ispirano a temi chiave di Bologna, ad esempio il cinema e la musica, in modo da far emergere l'identità culturale della città attraverso gli stessi arredi urbani. Il concept prevede delle varianti dell'attività in base al cambiamento del contesto (sole - pioggia, giorno - sera) climatico e temporale, assunte come elementi di progetto.

A partire dal tema *cinema* è stato progettato un gioco che incoraggia il bambino all'immaginazione, all'improvvisazione teatrale e all'esibizione. All'interno del contesto urbano, viene creato uno spazio immaginario in cui i bambini diventano registi delle loro storie. Il progetto ispirato al cinema invita i bambini a giocare all'aria aperta sempre, sia di giorno che di sera. Il gioco prevede, infatti, una variante in base alla luce: se di giorno è un teatrino con cui inventare e raccontare delle storie, di notte diventa un proiettore di ombre sulle pareti della città. Il prodotto, per suggerire questa duplice funzione, presenta due facce diverse. Di giorno "l'utilizzatore bambino" si posiziona davanti l'oggetto e osserva i personaggi dall'oblò, di notte utilizza le manopole poste sul retro e compone la scena osservando direttamente l'ombra proiettata sul muro. Dal punto di vista materico, la variante del gioco di sera è evidenziata dalla texture della faccia posteriore, che ricorda un cielo notturno in cui le manopole bianche si mimetizzano con le stelle. I personaggi che compongono la scena, possono essere sostituiti nel tempo e personalizzati in base alla scelta del tema.

Il gioco, semplice e intuitivo, coinvolge più bambini, anche di diverse età, e non è mai ripetitivo.



Il secondo concept prevede l'installazione di strumenti musicali attivati dal movimento dei bambini che possono saltare o tamburellare sulle superfici. La musica è uno stimolo importante per la crescita del bambino: permette di sviluppare le potenzialità creative ed espressive e di giocare con il movimento del corpo. La città, in questo modo, diventa scenario di sperimentazione, creatività ed esibizione. Anche lo strumento musicale presenta una variante in base al clima, e nello specifico subito dopo la pioggia. L'acqua che penetra all'interno del prodotto, produce degli schizzi in seguito al salto. In questo modo, al gioco musicale si aggiunge l'esperienza del salto nelle pozzanghere. Ogni strumento produce una tonalità musicale diversa. L'esperienza di gioco migliora all'aumentare del numero di giocatori.

La sosta nello spazio pubblico

Anche questo secondo progetto è partito da un'analisi preliminare con un supporto



cartografico delle sedute pubbliche attualmente distribuite all'interno della città di Bologna: queste si presentano come panchine tradizionali, spesso non in grado di dare risposta alle mutate esigenze della comunità.

Sedute pubbliche in città: area più scura: più di 160 panchine, area più chiara: meno di 40 panchine. Luoghi dove ci si siede a terra 1) Piazza maggiore, gradini della basilica di San Petronio 2)

Piazza Verdi 3) Piazza San Francesco 4) Parco del Cavaticcio 5) Piazza Santo Stefano 6) Portici di Via Saragozza 7) Giardini Margherita

Attraverso una disposizione degli elementi per la seduta più consapevole degli usi finali, è possibile creare luoghi di riunione per la popolazione, per il singolo o per gruppi di persone. La necessità di luoghi per l'aggregazione, a cui le attuali sedute pubbliche non danno risposta, è evidenziata da comportamenti ricorrenti in alcune zone della città dove è abitudine sedersi a terra in modo da creare un luogo spontaneo di riunione.

Obiettivo del lavoro di ricerca progettuale è stato quello di rendere multifunzionali ed aperti a molteplici modalità d'uso elementi che nella tradizione sono esclusivamente legati ad una singola funzione. Partendo da questo concetto sono state progettate sedute modulari composte da moduli statici ed elementi dinamici in grado di trasformare l'oggetto con semplici movimenti.

L'arredo intende ricreare tre attività di cui vi è necessità all'interno della città: lo sport, il relax e lo studio. Queste attività possono essere abilitate attraverso la predisposizione di pochi moduli, in grado di cambiare funzione a seconda dell'attività, il tutto creando un ambiente d'aggregazione perfettamente integrato. La primaria funzione del modulo è consentire all'utente di praticare attività fisica all'aperto. Attraverso l'inserimento di un semplice tubolare infatti si creano configurazioni differenti per eseguire esercizi nello spazio pubblico.



La seconda funzione del modulo è il relax, con un sistema a rotazione del piano della seduta si crea un comodo schienale. Un ulteriore modulo ha la funzione studio/lavoro open-air, attraverso l'utilizzo dello stesso tubolare inclinato con diversa angolazione, si crea una seduta con un pianale

di appoggio. Affiancando due moduli si crea la funzione tavolino doppio, dove gli utenti possono rilassarsi in compagnia.



Attraverso l'uso di un QRcode inserito nella parte della seduta dell'arredo, gli utenti possono scoprire come poter fare esercizi attraverso l'utilizzo del modulo.

Mobilità dolce e nuovi utenti

Un ulteriore ambito di ricerca del gruppo di lavoro di Advanced Design è legato al design di soluzioni multi-utente legate alla mobilità, attraverso soluzioni progettuali interdisciplinari che guardano la città con occhi diversi.

Riprendendo i concetti della "Città degli Anziani e dei Bambini" e "la città senz'auto", il gruppo di ricerca ha lavorato sul superamento delle difficoltà da parte di utenti anziani di percorrere in sicurezza rotte urbane con nipoti al seguito ad esempio per raggiungere le aree gioco, e anche come i parchi per il gioco dei bambini limitino l'offerta ai soli minori, mentre gli anziani sono destinati a star seduti sulle banchine limitrofe. Il progetto europeo "TOY - Together Old & Young" ad esempio, è dedicato alla valorizzazione del ruolo delle persone anziane che possono contribuire nella loro relazione a forme di educazione complementare dei più giovani. Nel vivere esperienze ed emozioni, bambini e anziani si divertono, imparano gli uni dagli altri e sviluppano relazioni ricche e significative. Questo concetto si estende oltre le quattro mura di casa e raggiunge anche le attività all'aria aperta. Nella discussione delle città senz'auto, e attraverso una moltitudine di azioni, le città si stanno attrezzando per abolire l'uso delle auto, in particolare all'interno dei centri storici. I mezzi pubblici sono pensati per agevolare il raggiungimento delle mete più gettonate e prestano sempre più attenzione al comfort dei passeggeri, impegnando per il servizio sempre di più veicoli accessibili alle persone con capacità motorie ridotte. Ma oltre il ben conosciuto servizio dei mezzi pubblici, la mobilità condivisa come *car sharing*, soprattutto se elettrico, e *bike sharing* è in continua crescita ed evoluzione, che permette di personalizzare il raggiungimento di mete non utilizzando il proprio auto. In particolare, con 265 comuni e altri enti territoriali in cui è attivo il bike sharing con 39.000

bici condivise, l'Italia è in termini di numero di servizi attivi il Paese europeo in la diffusione è più alta (NN, 2018). Uno dei servizi di più grande successo è il *Mobike* di Bologna. Nonostante questo successo, da un'analisi sulle possibile di interazione "multi-utente" sono emersi possibili punti di miglioramento come il cambio, la regolabilità del sellino ed altro, che riguardano la bicicletta stessa. Inoltre, con l'intento di connettere i servizi di mobility sharing al tema della "città degli Anziani e Bambini", l'attività di studio si è focalizzata in particolare sulle modalità di raggiungimento delle aree di interesse in ambito urbano (in particolare le aree gioco attrezzate), e con quali mezzi.

Se l'anziano e il nipote vogliono raggiungere insieme un luogo in città con la bicicletta, le due possibilità ad oggi si limitano all'uso di due biciclette oppure l'uso del seggiolino sulla bici dell'adulto. Queste modalità presentano delle limitazioni oggettive: la necessità di guidare la bici prestando attenzione al traffico, le capacità reattive e sensoriali del bambino a volte imprevedibili, difficoltà di equilibrio nelle persone anziane, etc.. Da queste considerazioni è emersa l'idea di introdurre un modello di bicicletta diversa nei servizi di *Mobike*, prendendo spunto da bici a tre ruote o *cargo bici*. Trattandosi di un servizio di sharing a noleggio, si sono aperte ulteriori prospettive e la proposta si è tradotta in una bici a tre ruote, con vano anteriore multiuso. Il vano anteriore favorisce la stabilità durante la conduzione della bici. Inoltre dà la possibilità di poter anche trasportare merci e/o animali, oltre che persone, per le quali è stato previsto uno seggiolino ribaltabile. Per aiutare sia persone anziane o talora il carico fosse particolarmente pesante, il mezzo è provvisto di un motore elettrico di supporto per la partenza e salita. Data la sua particolarità e uso limitato, questa bicicletta può essere resa disponibile solo in specifici punti della città, ipotizzando la creazione di punti di servizio più ampi di *Mobike* in virtù di una sempre crescente domanda di personalizzazione dei servizi.

Bibliografia

Blanco et al., (2009)

NN, (2018) https://www.repubblica.it/economia/rapporti/osservazioni/italia/conad/2018/08/18/news/bike_sharing_tutti_i_numeri_di_un_successo-203771501/

SASSEN S. (2005), CITYNESS IN THE URBAN AGE in URBAN AGE, BULLETIN 2

* Professore Ordinario Industrial Design, ** PhD Technology of Architecture, Researcher in Service Design, ***Architect

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Le diversità del tempo nella città di oggi

Claudio Zanirato*

Abstract

The temporal dimension, not the spatial dimension, determine how large cities are constructed: the prevalent unit of measurement is the time required to reach a destination, which means the distance-time binomial prevails over spatial identity. Thus the periphery is both in the center and in the edge of the city and measures the distance from the history to which it corresponds, because it is not only a geometric variable of the distance from a center but the fruit of a spatial detachment between settlements and territory. There is also today a center and a periphery of time.

Parole chiave: infrastrutture, accessibilità, spazio pubblico, tempo, innovazione.

Keywords: infrastructure, accessibility, public space, time, innovation.



Fig.1 Località La Quercia a Marzabotto nella Val di Setta, stretta tra la ferrovia, l'Autosole e la Variante di Vallico, ma senza esserne minimamente interessata.

In passato, l'estensione delle città si configurava con limiti posti dai costi di trasporto, nelle difficoltà di organizzare le attività all'interno del perimetro e nel grado di articolazione delle economie di scala. Di certo la crescita urbana è sempre stata promossa dallo sviluppo dei trasporti, tant'è che oggi appaiono entrambi esauriti, e le città molto grandi sono assai condizionate dal trasporto su ferro.

Se il limite di espansione delle città è diretta conseguenza delle tecnologie dei trasporti del tempo in cui si sviluppano, possiamo allora associare la città murata ai movimenti a piedi e a cavallo, la città stellare ai trasporti ferroviari, la città diffusa alla disponibilità dell'automobile. La *down-town* di una qualsiasi area metropolitana è attualmente occupata per circa 2/3 da strade e parcheggi e rende obbligatorio il ricorso a ferrovie.

La città contemporanea sembra dissolversi nello spazio, crescendo oltre l'apparenza, a dispetto della stabilità demografica da tempo raggiunta come un possibile limite: oltre l'abbattimento di mura fisiche e simboliche, appianate le asperità morfologiche e territoriali, risolti i problemi di comunicazione geografica, si sono resi inservibili i tradizionali parametri di definizione urbana, di pianificazione quantitativa, senza essere sostituiti da altri. Più che altro, per poter definire le reali dimensioni delle città alla luce dei nuovi sistemi di comunicazione, occorre prima definire i nuovi termini di accessibilità urbana, che esulano alquanto dal dato dimensionale fisico essendo più condizionati da fattori temporali.

Di fatto non si "entra" o non si "lascia" più la città, semplicemente ci si "sposta". La tradizione di luogo della forma attribuito alla città, la differenziazione, ha ceduto il passo all'informale, così la città è dappertutto ed in nessun luogo, e come il modello economico che la sostiene non tollera niente di definitivo, per essere sempre in grado di adattarsi ai mutamenti.

Il centro storico, bloccato in condizioni di congelamento, fa sì che la città nuova possa svilupparsi solo ai margini del centro stesso, per cui la città contemporanea subisce un processo di moltiplicazione di centri. Per esempio, il centro degli affari, prima dell'avvento dell'automobile, era spesso costruito vicino a luoghi convenienti ai trasporti per acqua, ove possibile, mentre oggi si concentrano nei CBD, raggiungibili più comodamente per strada e ferrovia.

Allo stesso tempo, anche nell'antico centro urbano continuano ad addensarsi molte richieste di servizi, che la crescita delle periferie residenziali e produttive in modo incontrollato hanno incentivato, producendo l'espulsione dei già pochi residenti residui, sostituiti da una crescente congestione dovuta alla difficoltà di accesso. Con questo anche molte funzioni vanno in periferia seguendo la migrazione dei suoi abitanti, ribaltando la centralità di molte città.



Fig.2 Headquarters della compagnia finanziaria UNIPOL a Bologna, inserito nello svincolo del passante autostradale cittadino di San Vitale, che si impone come nuovo land mark felsineo.

Guardando in una prospettiva storica, ad ogni innovazione nelle comunicazioni ha corrisposto una drastica modificazione dell'organizzazione dello spazio, che ha portato sempre a nuove configurazioni urbane, per cui è da sondare come le nuove vie di intercomunicazione stano rivisitando la città e come possano riconfigurarla. L'insediamento urbano territoriale segue l'impronta del sistema di comunicazione prevalente al momento: l'accumulo di documenti, informazioni e contatti, favoriti dai sistemi telematici, induce all'accumulo di spazi edificati, in maniera non selettiva, oltre i reali bisogni, a dispetto e consumo del territorio.

L'accelerazione provocata dalla rivoluzione telematico-terziaria in corso, promuovendo il telelavoro domiciliare ed il decentramento, induce al contempo al consumo indiscriminato del territorio ed un crescente impulso all'"eremitaggio urbano". Se si pensa solo ai mutamenti del paesaggio urbano indotti dall'ascensore e dalla metropolitana, allora ci si può anche immaginare come la tecnologia elettronica stia alterando il concetto di confine, ed oramai più nessuno possa ritenersi isolato da un ostacolo fisico o da distanze di tempo troppo lunghe, grazie all'interfaccia dei *monitors* e delle reti.

L'ordine simbolico della città viene in quest'ottica impersonato dal modello neo-illuministico della città cablata, riflesso del mondo informatico apparentemente privo di gerarchie, raffigurato come una rete che raggiunge tutti, in forma di intelligenza collettiva.

Se la maggior parte delle connessioni urbane differiscono principalmente nel rapporto città-trasporto, dal momento che l'urbanità collima con la mobilità, è anche vero che l'incontro, l'abitare, non sono l'essenza stessa della città, bensì l'accessibilità umana a cose, persone, informazioni, a cui la forma di trasporto disponibile è a servizio.

Il modello di "città intelligente" che si sta delineando sembra non coincidere per nulla con quello di città delle macrostrutture che si era teorizzato un tempo, ma appare invece molto più vicino a quello di un impianto urbano articolato in molti pezzi piccoli e complessi.

Il dato evidente di questi anni è il consolidarsi dei sistemi di trasporto e comunicazione sempre più via etere e meno via terra, lasciando intravedere una revisione (liberazione?) dell'uso dei suoli, assieme ad una condensazione spaziale. Così, le nuove forme di trasporto e comunicazione tendono a svincolare progressivamente le persone dalla necessità di concentrarsi in spazi limitati, e ciò appare una palese controtendenza alle grandi addensazioni urbane.



Fig.3 Il People Mover di Bologna collega la Stazione Ferroviaria A.V. direttamente con l'Aeroporto G.Marconi, scavalcando letteralmente la città in sopraelevata con un'unica fermata intermedia nell'incompleto nuovo quartiere del Lazzaretto.

Le forme di comunicazione istantanee e globali, riducendo drasticamente l'attrito della distanza, attenuano anche il principio di centralità su cui si fonda principalmente l'ordine urbano. La contrazione del bisogno della vicinanza fisica per accedere, consumare e partecipare, sottrae senso alla città, poiché non è vista più come un palinsesto della razionalizzazione e manifestazione complessiva dei rapporti sociali.

La città postindustriale dell'immateriale dilaga sempre più quanto il mondo dell'informazione si restringe sempre più. I sistemi di comunicazione sono protesi a dilatare lo spazio ed a contrarre i tempi, tendendo all'azzeramento dello spazio in funzione del tempo (reale): unità di luogo ma senza unità di tempo, quindi la città scompare nell'eterogeneità del regime di continua temporalità delle tecnologie digitali.

L'automobile ed il monitor inducono la città ad esplodere spazialmente, soprattutto come connessione caotica di ambienti sintetici, sempre più delimitati e straniati. La comunicazione globale consentita dalla telematica conduce inevitabilmente alla perdita di riferimento ai luoghi ed alle forme dell'architettura, dal momento che il luogo fisico diventa indipendente dalla possibilità di comunicare, che invece aveva originato le città.

Fin dall'antichità, la città si è configurata come un sistema dell'informazione e della comunicazione, con una funzione culturale ed educativa preminente: la cultura era considerata soprattutto conoscenza delle città e i monumenti comunicavano la storia della città e delle civiltà. Invece, la città contemporanea tende a ridursi semplicemente ad un sistema d'informazione e di comunicazione, cessando di essere luogo di protezione, diventando apparato di comunicazione, di dislocazione, di trasmissione. La libertà dalle costrizioni della distanza rende inutile il modello centrato sulle traslazioni materiali, scalzato da un universo d'informazioni.

I collegamenti lineari interurbani e circolari (tangenziali) sono i principali flussi collettivi della città diffusa e telematica, escludendo altri collegamenti se non quelli individuali. La polarizzazione accresciuta di scambi ed attività, temporale e nodale, prefigura una agglomerazione senza addensazione.

F.Choay riconosce nella città consolidata un principio di continuità, di narrazione, di interrelazione tra le scale, frutto della lunga durata di regole e dispositivi di organizzazione spaziale¹. Quello che la città dava in esclusiva come potenziale di incontro, di scambio sociale, di apprendimento e confronto, la piazza insomma, oggi lo danno surrogatamente una antenna parabolica, un terminale telefonico. La contiguità fisica degli insediamenti cittadini, la prossimità

¹ F.Choay, *L'orizzonte posturbano*, Officina, Roma, 1992;

massiva che la storia del popolamento dello spazio e dell'occupazione dei territori ci ha consegnato è oggi in aperto conflitto con le nuove proprietà delle telecomunicazioni.

Il concetto di prossimità su cui si fondavano le città oggi non si basa più sul concetto di distanza fisica, bensì su quello di accessibilità, visto come fattore localizzativo che agisce nel tempo piuttosto che nello spazio, sullo sviluppo delle polarità che vanno ad organizzare i nuovi sistemi insediativi che si sovrappongono alle tradizionali polarità: la prossimità ai nodi della rete quindi come principali fattori strategici delle trasformazioni.



Fig.4 Passante autostradale dell'A1 della piana fiorentina dove è escluso ogni rapporto visivo diretto con gli insediamenti abitati, diventando così solo virtuale.

Il successo dell'automobile ha affermato il modello suburbano a bassa densità, tanto da mettere in crisi i sistemi di trasporto pubblici, che invece si strutturavano sulle elevate densità residenziali degli impianti radiali, capaci di garantire alte redditività dei trasporti. Il che è l'epilogo di quanto la ferrovia, seguita dall'industrializzazione, ha promosso solcando le campagne imperterrita, disconoscendo e lacerando i delicati rapporti, come primo fattore di rottura della città e della continuità territoriale, di un equilibrio ambientale consolidato.

Oggi è possibile anche identificare il corpo della città distinto dal flusso di persone che all'alba vi entrano in maggioranza per lavorare, dal suburbio che invece si spopola allo stesso tempo. Nella parte centrale della giornata (feriale) si assiste a migrazioni quotidiane, collegate alla

erogazione/prestazione di servizi accentrati, in cui i rapporti interpersonali sono caratterizzati da provvisorietà e saltuarietà, dove gli individui risentono dello sradicamento forzato dalle aree di provenienza, sotto-dotate e per lo più marginali. E questo avviene così intensamente grazie alla capillare diffusione dell'auto, la quale ha però l'effetto controproducente di essere una grande consumatrice di spazio, inducendo a potenziare di continuo la rete stradale ed a realizzare sempre più parcheggi. E se l'uso generalizzato del trasporto individuale è fonte di congestione è anche vero che favorisce la diffusione degli alloggi e dei servizi attorno alla città, causa ed affetto della metropolizzazione e della meccanizzazione, moltiplicando costantemente i movimenti pendolari quotidiani.

La grande città si costruisce in funzione della dimensione temporale e non di quella spaziale: l'unità di misura prevalente è il tempo necessario per raggiungere un luogo, il binomio distanza-tempo prevale sulla identità spaziale.

L'a-centramento della città diffusa ha messo in crisi per prima la centralità dell'urbs, generando una ridefinizione delle centralità interne, spesso ridimensionate, da cui derivano i fenomeni di periferizzazione del centro. In pratica, la disseminazione delle attività comporta una parziale diluizione, all'interno dello spazio urbano, della marcata contrapposizione conosciuta tra centro e periferia. Così la periferia è sia al centro che nel margine della città e misura la distanza dalla storia cui corrisponde, perché non è solo una variabile geometrica della distanza da un centro ma il frutto di uno scollamento spaziale tra insediamenti e territorio. Esiste oggi anche un centro ed una periferia del tempo.

L'informazione è più che altro la materia prima manipolata dalla società postindustriale, e come tale risulta una capacità simbolica, immateriale, che si sostituisce alla centralità delle attività manuali proprie della città industriale, e questo passaggio riconfigura materialmente le città. Pertanto, le individualità locali come i caratteri urbani tendono ad essere appianate a favore di una visione del territorio come supporto di sistemi funzionali, come energia da consumare, spazio dello scambio e consumo generalizzato, in cui si esaspera la mobilità, lo spaesamento, l'isolamento sociale del cittadino consumatore trasformato in concorrente, continuamente errante e non localizzato in sito.

La parcellizzazione del territorio causata dagli insediamenti diffusivi a bassa densità che ha notevolmente esteso il suolo urbanizzato, implica allo stesso modo una polverizzazione dei sistemi di servizio che, assieme ad una forte specializzazione e differenziazione delle parti, incentivano ulteriormente tutti i sistemi di comunicazione. La contiguità con il centro rimane pur

sempre un fattore competitivo con i trasporti, per cui attorno al centro si andranno ancora a concentrare una serie di attività per le quali il trasporto rimane una fattore cruciale, come pure tenderanno a risiedervi persone con una più alta valutazione del loro tempo. Ne deriva che la facilità di accesso e la velocità di trasporto condizionano ancora gli insediamenti e solo un loro attento governo è in grado di attivare un efficace policentrismo.

La crescente dilatazione dello spazio urbano, del quale è certo anche conseguenza della necessità di suolo libero richiesto dalla circolazione e sosta veicolare, che caratterizza la recente dinamica sociale, impedisce soprattutto di formalizzare compiutamente l'essenza di questo spazio, protagonista suo malgrado, che rimane semplice vuoto, nient'altro.

Nella città contemporanea è fondamentale uno studio attento degli elementi di mobilità e del rapporto tra questi e gli elementi fissi, per fare acquisire una valenza formale al movimento.

Così l'andamento funzionale delle reti di trasporto si trasmette immediatamente alla conformazione dell'impianto urbano che si va a generare sul tessuto, tramite la logica delle minime distanze, diventando logiche di forma. Ed oramai le distanze che si percorrono tornano ad essere stimate in unità di tempo e non già con dati metrici, fisici. Ne deriva che il tempo di trasporto tende ad essere sempre più un tempo di risulta da minimizzare, ed a cui fare corrispondere una infrastruttura a parte rispetto alla città, e sempre meno un tempo intrecciato con le attività quotidiane reciprocamente interagenti.



Fig.5 Stazione A.V. Mediopadana di S.Calatrava a Reggio Emilia, accostata al tracciato allargato dell'Autostrada del Sole.

Oggi si sta quindi diffondendo la consapevolezza che la nuova mobilità richiede anche un approccio diverso alla città e alla sua progettazione, dato che l'infrastruttura elettrica contribuisce alla (ri)definizione dello spazio urbano. La mobilità nuova elettrica, oltre che connessa, condivisa, multi-modale, è infatti parte delle nuove città che si stanno costruendo. Bisogna contribuire tutti a modellare un nuovo "ecosistema" urbano, pensando che i veicoli di un imminente futuro potranno fornire una moltitudine di servizi *on-demand*, su richiesta del cliente, con una serie di benefici: riduzione del traffico, maggiore velocità delle consegne, miglioramento della qualità dell'aria. Per questo motivo, le città devono cambiare approccio e farsi aiutare dalla tecnologia per capire dove e come intervenire, puntando ad avere come obiettivo primario la restituzione dello spazio concesso alle strade, progettate per le automobili, riconsegnate ai cittadini ed ai loro bisogni allargati.

Stiamo conquistando infatti, con tappe sempre più veloci, una rivoluzione epocale su tutto il sistema della mobilità territoriale delle persone e delle cose. L'abbandono oramai certo dei sistemi di propulsione basati su combustibili fossili, a favore di energie rinnovabili, renderà non più "inquinante" la viabilità, la renderà quasi silenziosa e discreta, compatibile con l'ambiente da cui spesso è stata segregata con l'automobile. L'impiego dei droni terrestri ed aerei per il recapito minuto di posta e pacchi (nell'ultimo miglio) sgraverà di molto il traffico a terra, sempre più congestionato dall'*e-commerce*, e potrà essere interfacciato con la guida automatica dei veicoli privati (impiegati anche per l'auto-recapito). I veicoli alimentati con energie rinnovabili, probabilmente solo elettrici, avranno bisogno di soste di "ricarica" con modalità e tempistiche diverse ma comunque brevi ed istantanee ed andrà pertanto a riconfigurare il sistema dei servizi stradali. Queste tradizionali aree tecniche, disseminate in maniera capillare sul territorio, potranno diventare degli hub in cui svolgere in maniera capillare l'interscambio tra lo smistamento con veicoli pesanti ed il recapito finale con droni o veicoli privati a guida automatica come "fattorini". In questo scenario, le stazioni di servizio urbane e diffuse nel territorio esteso, diventeranno più simili a degli interporti, scambiatori a servizio non solo dei viaggiatori ma anche e soprattutto a porzioni di aree edificate, piccole città, andando a costituire un sistema di "celle" di pertinenza per la nuova logistica. La guida automatica, infine, consentirà di ottimizzare l'approccio ed il parcheggio dei veicoli in maniera programmata e limitando l'occupazione del suolo in grandi piazzali, consentendo forse più spazio per una immersione "verde".

Le future generazioni di auto e di mezzi commerciali a guida autonoma sicuramente rafforzeranno l'utilizzo di veicoli innovativi per le consegne a domicilio di varie tipologie di merci,

con l'obiettivo di rendere sempre più socialmente apprezzabile l'impatto delle auto a guida autonoma sulla comunità.

La nuova mobilità non è perciò solo innovazione tecnologica, ma un cambiamento di stili di vita, di mezzi e di servizi, dello spazio urbano e dalle infrastrutture di servizio. Come l'automobile ha dato forma alla città del '900 con tutte le sue storture, i nuovi sistemi di mobilità del terzo millennio potrebbero ridefinire l'uso dello spazio urbano con una nuova impronta più equilibrata. La nuova mobilità ci potrebbe permettere di ridurre drasticamente il numero totale di veicoli in circolazione (con l'intercambio e l'uso continuo di questi) e di liberare vaste aree di città, per esempio gli spazi di parcheggio, che potrebbero essere destinati ad altri usi, e le aree di servizio all'auto come *hub* di recapito merci capillare.



Fig.6 Worklife Innovation Hub tangente allo snodo autostradale di Casalecchio di Reno, incubatore d'impresa e di start-up.

Bibliografia

- Augè M. (2015), *Periferie al centro*, Milano: Jaca Book, Milano.
Benevolo L., Ermani F. (2011), *La fine della città*, Bari: Laterza.
Caccia, S. (2009), *Architettura in movimento*, Pisa: ETS.
Furlong, A., Biraghi, M., Albrecht, B. (2012), *L'architettura del mondo. Infrastrutture mobilità nuovi paesaggi*, Bologna: Editrice compositori.
Lazzarini A. (2011), *Polis in fabula. Metamorfosi della città contemporanea*, Palermo: Sellerio Ed.
Ratti, C., Claudel, M. (2017), *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Torino: Einaudi.
Zanirato C. (2019) *Città InForme*, Bologna: Pamphlet.
Zardini, M. (2003), *Asfalto. Il carattere della città*, Milano: Electa.

*Architetto, Docente e Ricercatore DIDA-UNIFI

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Temporary Village: una città per tutti

Erika Alessandrini*, Stefano Campanozzi**

Abstract

Temporary Village is a projectual solution to remedy every kind of precariourness condition caused by migrations, natural disasters, wars. Everyone should have the right to freedom of worship, health, education, leisure and finally the right to be a community citizen everytime and everywhere. This picture, workable on an architectural model, represents an opportunity to build-up living and public spaces according to a new urban and social model based on equity and sharing of common good.

Parole chiave: Innovazione sociale, comunità, equità, condivisione, bene comune.

Keywords: Social innovation, community, equity, sharing, common good.

Ogni donna, ogni bambino, ogni uomo, ha diritto alla città. Il diritto alla città, secondo Lefebvre, si presenta come la forma superiore dei diritti, come diritto alla libertà, all'individualizzazione nella socializzazione, all'habitat e all'abitare.

Ovunque ci si trovi, la città garantisce sicurezza, salute, istruzione. La città è lo spazio dove l'individuo diventa cittadino, la democrazia si condensa e riempie gli spazi trasformandoli in luoghi.

Da tutto ciò nasce l'idea di una città temporanea. Un villaggio a misura di persona che possa garantire sempre e ovunque la possibilità a tutti di appartenere ad una comunità e sentirsi cittadini. Terremoti, migrazioni, eventi, nomadismo, sono alcune occasioni in cui, nella temporaneità di una sistemazione, nella sosta di un cammino, nella diversa stanzialità, le condizioni per esercitare la pienezza della cittadinanza dovrebbero restare inviolabili, garantendo la possibilità di accedere facilmente ad un alloggio, ai servizi per la salute, alla scuola, ai giochi, ai luoghi della fede offrendo agli abitanti quei diritti garantiti dalla Costituzione italiana e dalla dichiarazione universale dei diritti umani (Assemblea generale delle Nazioni Unite nella sua terza sessione, il 10 dicembre 1948

a Parigi con la risoluzione 219077) e quella del fanciullo (Approvata il 20 novembre 1959 dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite).

Il *Temporary Village* è un progetto nato proprio per superare le condizioni di precarietà determinate da cause di forza maggiore assicurando, in ogni circostanza, in ogni momento e in ogni luogo, l'accrescimento in ogni persona del senso di appartenenza ad una comunità e la dignità del vivere e dell'abitare e il godimento dei diritti essenziali dell'essere umano.

La presente proposta, per sua stessa natura temporanea, rappresenta, dunque, un'opportunità di costruzione e condivisione dei luoghi dell'abitare e del vivere lo spazio pubblico secondo un nuovo modello di urbanità equa e partecipata.

Il modello nasce intorno al ruolo centrale dello spazio pubblico che offre spazi di relazione, di gioco, di preghiera. Uno spazio che diviene luogo assemblando funzioni integrate che al crescere della popolazione nei modelli più complessi (*medium e large size*) offre l'integrazione dei servizi tipici di un quartiere.

Il Villaggio Temporaneo nasce con una forma e dimensioni tipizzate all'interno di un campo da calcio, spazio spesso disponibile in Italia e nel mondo e compreso nei piani di protezione civile come luogo di assembramento. Il modulo di dimensioni 60m x 100m può raddoppiare o moltiplicarsi senza superare il multiplo di otto. Il limite dimensionale proviene dalla necessità di bilanciare sempre gli spazi residenziali con i servizi di pubblico interesse, impedendo l'eccessivo affollamento o la perdita della quantità minima di standard e attrezzature collettive.

L'intenzione del progetto è di avere un brano di città resiliente, modulare, autosufficiente per fronteggiare le emergenze naturali e sociali dell'epoca contemporanea. L'unità urbanistica, il campo da calcio, fa il paio con l'unità abitativa: il container. Il modulo residenziale è studiato all'interno di un blocco facilmente trasportabile, su rotaia, via mare, in aereo, su Tir, garantendo una velocità di assemblamento data anche dalla possibilità di attrezzare l'area d'intervento con sottoservizi già progettati e disponibili, solamente da ssemblare in cavidotti interrati presenti al di sotto dello spazio pubblico centrale.

L'obiettivo è quello di semplificare il trasporto, il montaggio, lo smontaggio e il ripristino del suolo. Anche l'aspetto energetico è stato curando potendo contare sul contenimento dei consumi, grazie a moduli adeguatamente coibentati e a fonti di approvvigionamento (pannelli fotovoltaici) che garantiscono un'offerta di energia per il fabbisogno minimo vitale.

Il modello di villaggio temporaneo rielabora le tesi dei maestri dell'architettura coniugando l'organizzazione e la distribuzione dello spazio pubblico con la strutturazione degli ambienti privati, in un rapporto ombelicale tra l'intimità dell'unità privata e la natura pubblica dell'unità urbanistica della piazza. Secondo il pensiero di Le Corbusier non esisteva una sostanziale distinzione tra l'urbanistica e l'architettura. La sua attenzione era principalmente rivolta a studiare un sistema di relazioni che, partendo dalla singola unità abitativa intesa come cellula di un insieme, si estendeva all'edificio, al quartiere per poi giungere all'insieme armonico dell'ambiente costruito. Il Villaggio temporaneo interpreta proprio il pensiero di Le Corbusier, partendo da due assunti, le cosiddette unità minime: l'unità minima abitativa e l'unità minima dei servizi collettivi.

Nel tentativo di tradurre tali assunti in elementi progettuali si è cercato di associare ad ognuna delle due unità minime un elemento fisico facilmente reperibile all'interno dei sistemi urbani, ovvero il container (l'unità minima abitativa) e il campo da calcio (l'unità minima dei servizi collettivi). La scelta di questi due elementi, simboli della società e del mercato globale, non è casuale, ma dettata dalla loro grande disponibilità su tutti i territori urbani e dalla loro molteplice possibilità di utilizzo e riuso. I campi da calcio sono da sempre sede privilegiata per attività ludiche che esulano dalla mera attività del calcio, nonché sedi di eventi e spettacoli. Spesso, infatti, accade che nelle nostre città ne troviamo più di uno, talvolta anche affiancati come accade nei centri sportivi. D'altro canto i container, una volta finito il loro ciclo di vita commerciale, vengono spesso riutilizzati per fini abitativi, ludici e ricreativi. Basti pensare ad alcuni esempi come gli alloggi per studenti Adocks di Le Havre (2010) e il Temporary Public Space di Zaragoza (2014).



Figura 1. Rappresentazione del *Temporary Village*

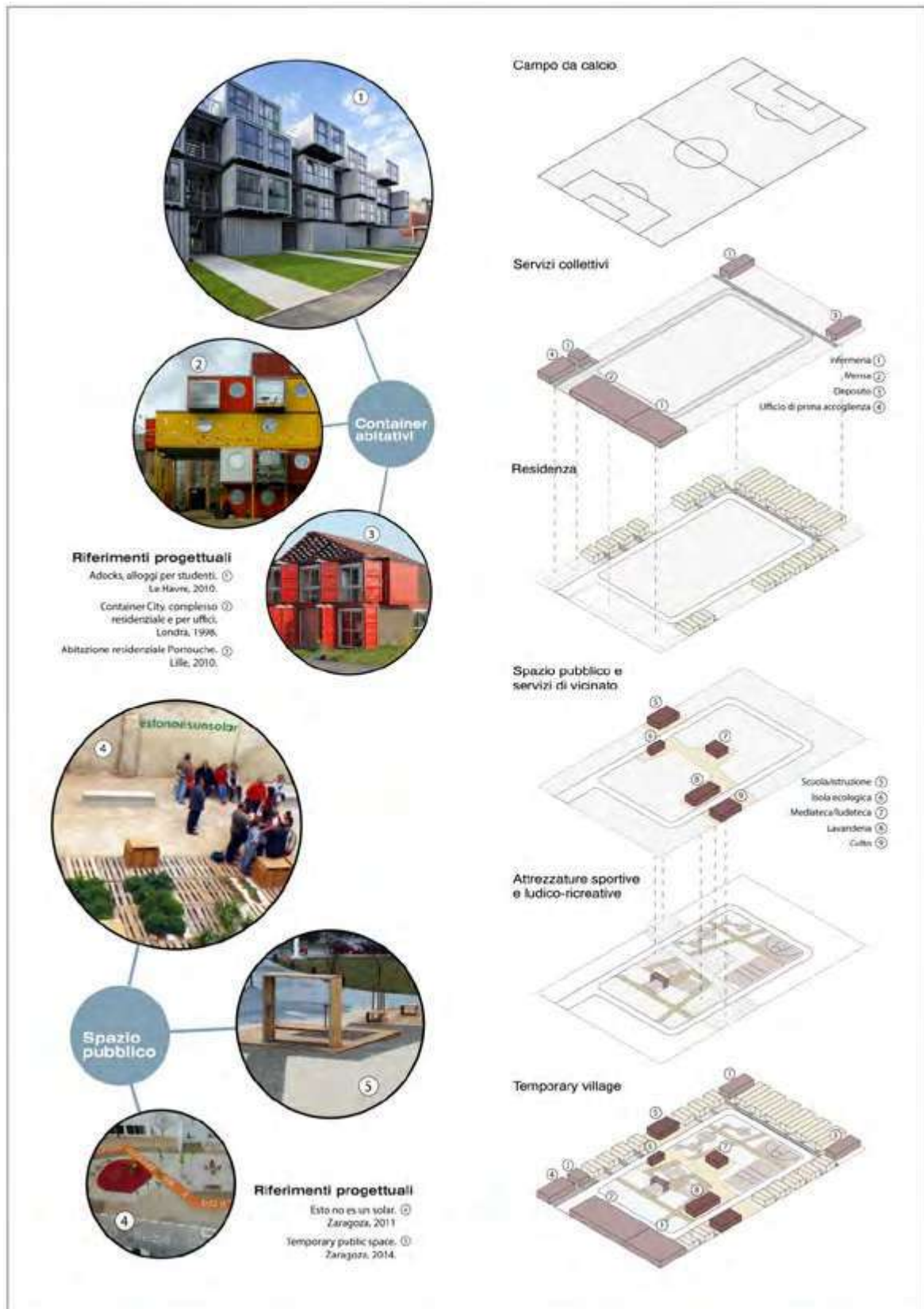


Figura 2. Organizzazione del *Temporary Village* e riferimenti progettuali

In virtù della loro stessa natura e vocazione progettuale, nella nostra idea di Villaggio il container diventerà lo spazio minimo abitativo che deve garantire confort alla persona (letto, bagno, living), mentre il campo da calcio incarnaerà l'area minima nella quale integrare i moduli abitativi ai servizi collettivi essenziali.

Il Villaggio temporaneo è la somma delle funzioni prettamente domestiche coniugate a quelle collettive, concepito come un vero e proprio "modulo di città", caratterizzato da spazi individuali inseriti in un ampio contesto di aree comuni, in un gioco di equilibri tra l'esigenza di assicurare un alloggio e quello di garantire i servizi essenziali alla vita, che solo una città può offrire. La versione *Small Size Village* ospita 28 unità abitative per 2 persone e 12 unità per 3 persone, per un totale di 92 abitanti insediabili. I container sono disposti perimetralmente ad una piazza nella quale sono presenti i servizi pubblici e di vicinato primari (sanitari, religiosi, ludico-ricreativi, formativi e la mensa). Il modulo abitativo "base" ha le dimensioni minime di un container (2,44 x 6,06 mt) ma, nonostante ciò, può ospitare, nella sua versione minima, 2 persone. Affiancando 2 moduli base si ha la possibilità di avere un'unità abitativa per 4 persone, mentre la versione da 6 posti letto utilizza due container affiancati aventi dimensioni 2,44x12 mt. Tali moduli, proprio grazie alle loro caratteristiche fisiche e alla loro vocazione commerciale, sono facilmente trasportabili in nave, treno e camion. Questo aspetto è stato centrale nella scelta dell'elemento caratterizzante l'unità abitativa. La facilità di trasporto dei container, unita all'economicità del loro riutilizzo, fanno sì che tali elementi possano essere sempre reperibili in ogni territorio.

Siamo abituati a pensare ai container come semplici contenitori di merci facili da trasportare, ma queste strutture, opportunamente coibentate per ridurre gli sbalzi termici, rappresentano un modulo riconvertibile per usi abitativi, sia temporanei che permanenti. Ne sono degli esempi il complesso residenziale e per uffici Container City a Londra (1998) e l'abitazione residenziale Portouche a Lille (2010). Inoltre i container sono costituiti da robusti elementi in acciaio che garantiscono all'elemento una forte stabilità e resistenza. Possono, dunque, costituire delle vere e proprie unità abitative in grado di soddisfare i requisiti minimi di sicurezza rispetto a intemperie o eventi sismici.

Il *Temporary Village* non si configura come un modello rigido e ripetitivo ma, proprio grazie alla modularità degli spazi e degli elementi che lo compongono, è in grado di adattarsi alle più diverse e particolari esigenze funzionali del sito. Inoltre lo schema distributivo contenuto in un campo da calcio può essere ampliato offrendo la possibilità di raddoppiare il numero degli abitanti e dei servizi offerti in un secondo campo da calcio affiancato al primo, arrivando a 184 persone.

Tale soluzione è ulteriormente espandibile fino ad un modello distributivo adatto ad ospitare un massimo di 664 persone. Di seguito verranno descritte le varianti del Villaggio Temporaneo base di 92 abitanti, ideate come un'accostamento di più campi da calcio in modo da configurare, per ogni tipologia di Villaggio, una soluzione urbanistica e compositiva sempre diversa. Per semplificare la comprensione e la dimensione delle varianti progettuali verranno di qui in poi utilizzate delle vere e proprie taglie associate ad ogni *Temporary Village*. Avremo, pertanto, uno *Small Size Village* (92 abitanti), un *Medium Size Village* (184 abitanti) e un *Large Size Village* (664 abitanti).

Il *Medium Size Village* rappresenta un ampliamento dello *Small Size Village* conservando, di fatto, le stesse funzioni, distribuite lungo il prolungamento dell'asse pubblico centrale già esistente nel Villaggio base. Si compone di due campi da calcio affiancati (soluzione facilmente riscontrabile nei centri sportivi di medio-grandi dimensioni) e ha una superficie di 14.300 mq e può ospitare fino a 184 abitanti. Lungo l'asse centrale, una vera e propria piazza lineare, trovano luogo le aree dedicate alla formazione, alle attività ludico-ricreative, al culto, all'igiene e le attrezzature sportive e ricreative all'aperto, ovvero tutto ciò di cui una piccola comunità può aver bisogno. Il tema dello spazio pubblico e relazionale ha un ruolo fondamentale all'interno del Villaggio, basti pensare che ad ogni abitante è garantito uno standard di 63,2 mq di spazio pubblico e di servizi. Le residenze vengono collocate all'interno dei container e disposte lungo il perimetro dei campi da calcio, dove trovano luogo anche gli uffici preposti al controllo, alla prima accoglienza, alla mensa e ai depositi. Emerge chiaramente come il modello spaziale della corte abitativa attorno ad uno spazio pubblico viene replicata anche nel *Medium Size Village* e l'asse centrale rappresenta la matrice spaziale lungo la quale si articolano gli spazi pubblici e le attività ricreative.

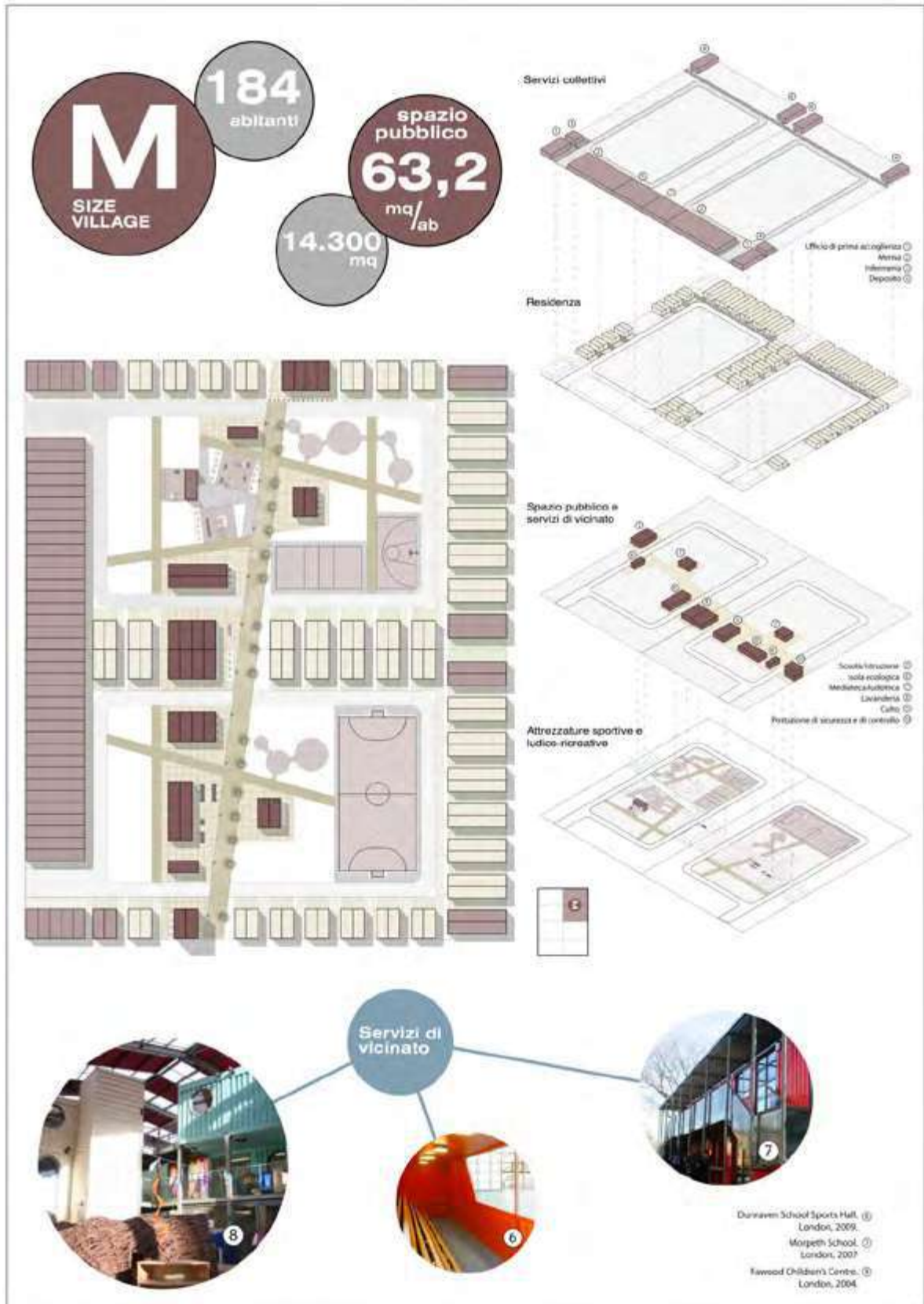


Figura 3. Organizzazione del *Medium Size Village* e riferimenti progettuali

Il *Large size Village* è la tipologia più grande di *Temporary Village*. L'insediamento è in grado di ospitare fino a 664 abitanti ed ha le dimensioni di otto campi da calcio disposti in due file da quattro, distaccandosi dai precedenti modelli. Presenta le caratteristiche funzionali e morfologiche di una vera e propria città. Sia le aree residenziali che quelle destinate ai servizi sono accessibili attraverso strade carrabili, il cui flusso veicolare viene direzionato in due punti di ingresso e di uscita debitamente dotati di postazioni di controllo e di sicurezza. Le aree residenziali si delineano sempre come delle corti, in questo caso aperte a "C" attorno ad uno spazio pubblico centrale. La tipologia e la collocazione dei servizi è organizzata in base alla reale funzione sociale delle attività presenti nel villaggio, ovvero la funzione di vicinato o di interesse collettivo. Gli spazi destinati alla formazione, alle attività ludico/ricreative, così come le aree attrezzate per lo sport rappresentano i servizi con funzione di vicinato e sono collocati all'interno delle corti abitative in modo da essere facilmente raggiungibili dagli abitanti. Gli spazi destinati alla socializzazione, alla ristorazione, alle strutture mediche, all'accoglienza e al culto rappresentano invece i servizi di interesse collettivo e sono collegate lungo l'asse pubblico centrale del Villaggio. Due grandi piazze, collegate tra loro da un lungo asse pubblico centrale sono il cuore dell'insediamento e accolgono le attrezzature per garantire la qualità del vivere temporaneo, diventando i luoghi attorno ai quali si sviluppa tutto l'insediamento.

* Ingegnere

** Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

L'antico cimitero di Querceta di Seravezza

La comunità si riappropria di un bene comune

Enrico Bascherini *

Abstract

The construction of the old cemetery of Querceta dates back to the end of the 1700s. Today the space is an architectural fragment immersed in a sequence of wrong design actions, which considered the historical value of this monumental complex to be null. The opportunity, or the possibility of recovering an important space for the city, from a cemetery and therefore the place of souls to a place of thought, will be an opportunity for meeting and knowledge of the artistic heritage forgotten for years.

Parole chiave: identità, Storia, recupero, riappropriazione, luogo.

Keywords: identity, history, recovery, remember, place.

I Luoghi della città contemporanea, spesso delimitati da confini, altre volte accerchiati da infrastrutture, rappresentano oggi un patrimonio inestimabile di sfide sociali. Il tema della trasformabilità dei luoghi, delle mutazioni identitarie che essi riescono ad attuare attraverso nuove funzioni, permette alla società, di recuperare un patrimonio di esperienze urbane, sia a livello di edificio sia a livello di spazi. I nuovi assetti stradali, le nuove destinazioni industriali, le grandi infrastrutture, hanno trasformato i caratteri di identità, non solo dei "Luoghi Comuni" (Paba) ma hanno stravolto anche le "Parole della città" (Cusmano). Spesso, le trasformazioni sono talmente dirompenti, che i luoghi perdono quel ruolo sociale – architettonico ed urbano, che hanno posseduto in passato. Appunto il termine "rigenerazione" ha come sottotitolo "riappropriazione" ovvero riprendere qualcosa che non è più, che ha perso un proprio ruolo all'interno della società, cioè quello che sempre più spesso viene definito col termine "identitas". L'identità è un valore, positivo ma sempre più spesso usato per mettere in evidenza l'assenza, la perdita, la mancanza, ovvero soprattutto la dimenticanza. Così "l'identità è un concetto fortemente contrastato, ogni volta che senti questa parola c'è una battaglia in corso il campo di battaglia è l'habitat naturale per l'identità, l'identità nasce solo dal tumulto della battaglia, e cade addormentata e tace non appena il rumore della battaglia si estingue" (Bauman). Interessante è senz'altro l'identità vista attraverso il senso di appartenenza e riconoscibilità. La città non avrebbe monumenti e non avrebbe nomi

nelle strade e nelle piazze, Firenze non avrebbe dato nome ai “canti”, le persone non avrebbero dato nome ai crocicchi o alle località, se non fosse necessario riconoscere e riconoscersi. In questo momento dove i fenomeni naturali, quali terremoti e innaturali, quali nuove proposte di muri divisorii, il termine identità, diviene centrale nella società civile. L’attuale anoressia ovvero bulimia architettonica, che invade le città, poco per fortuna quelle italiane, dimostra lo sforzo con cui tentiamo di negare anche quei principi fondamentali dell’identità dei luoghi, dal territorio al vocabolo architettonico, ideali forti e duraturi.

L’architettura e l’urbanistica, appunto, devono indagare su questo nuovo ruolo strategico a cui il XX secolo ha voltato le spalle e quello attuale ha preso per buono tutto quello che globalmente viene proposto adulando teorie dove l’identità viene definita “Trappola in cui un numero sempre maggiore di topi deve dividersi l’esca” (Koolhaas). La città non si evolve più con quel cammino lento, capace di assorbire anche le trasformazioni più aggressive; la città ha perso quel potere di organismo crostaceo che cresce lentamente adattandosi al supporto anch’esso organico sul quale si posa” (De Carlo).



(Fig.1)

E’ evidente, che costruire oggi, significa misurarsi con leggi, regolamenti, tecnologie, requisiti prestazionali, caratteristiche e certificazioni ambientali, che sovrastano anche quel poco di

cultura della città rimasta che viene alla ribalta solo successivamente ad eventi straordinari. Tale riflessione ci permette quindi di aprire un'immensa gamma di valutazioni critiche a cui la cultura architettonica ed urbanistica ha il dovere civico di rispondere ovvero la ricostruzione, la riappropriazione non solo fisica ma "valori estetici, etici, politici, religiosi, economici e ambientali" che possiamo definire rigenerazione. La prima considerazione, sulla rigenerazione, è la ricostruzione di una identità architettonica ed urbanistica, che paradossalmente, mi preme sottolineare, gli esecutori contemporanei, fanno di tutto per non ascoltarla distruggerla e stravolgerla. Basterebbero alcune riflessioni su "l'Arte di curare la città" (Cervellati) per capire cosa possiamo attivare affinché i luoghi della città contemporanea tornino a recitare un ruolo secolare per l'individuo. Appunto, le amare considerazioni di Cervellati: "Non solo scartiamo la ricerca storica, come anche il rilievo e la misura del tempo e dello spazio, ma giustifichiamo la loro assenza dai nostri diretti interessi considerandola elemento di modernità" (Cervellati), ci dimostrano che bisogna riconsiderare la storia come punto fermo nella rigenerazione dei luoghi. Proprio dalla valore storico riparte la rigenerazione urbana dell'area definita "Ex Cimitero di Querceta" posto nel Comune di Seravezza (fig.1). Il progetto di recupero del Vecchio cimitero di Querceta nel Comune di Seravezza, può inquadrarsi in quel fenomeno definito appunto "Social Street" ovvero gruppi facebook nati a partire dal 2013 con l'intento di recuperare scambi e relazioni tra vicini di casa, o abitanti della stessa strada. Un approccio dal basso (bottom-up) percepito come modalità di intraprendere il percorso verso la definizione di un'iniziativa smart city.

Ciò implica un nuovo tipo di governance con il coinvolgimento autentico del cittadino nella politica pubblica. In realtà, è impossibile immaginare lo sviluppo di una strategia di successo senza il corretto bilanciamento delle due strategie, dato che stiamo parlando delle due facce di una stessa medaglia. Due approcci che sono rispettivamente legati alle azioni di due diversi attori ugualmente fondamentali: la pubblica amministrazione e la comunità locale. In questo contesto, tra amministrazione e comunità locale, nasce la volontà di rigenerare un parte fondamentale del capoluogo della frazione di Querceta che fin dagli anni 60 ha perso quel valore, sociale, identitario e sacro. Tale spazio, pur abbandonando la sua funzione primaria, può ancora svolgere un ruolo strategico perché immerso in un tessuto da riqualificare e da riconnettere. La costruzione del vecchio cimitero di Querceta risale alla fine del 700; gli storici locali datano i primi accenni alla presenza di un camposanto intorno al 1717, quando per motivi igienico sanitari, le sepolture dovevano essere realizzate fuori dai centri abitati. La costruzione di questo cimitero, si inquadra in un periodo in cui in Europa è forte il dibattito sul problema delle sepolture anche "democratiche"

i cui contributi determinanti giungono dalla Francia illuminista e dal preromanticismo inglese. Costruita sulla antica via Aurelia denominata Via Regia o Clodia, era posto a poco più di 500 metri dalla chiesa del borgo di Querceta.



(fig.2)

Dalle carte storiche si nota come l'intero complesso avesse un ruolo urbanistico importante la cui formazione era certa nel 1785, grazie al lavoro di maestranze locali veniva appunto eretto il grande muro di cinta in pietra. Altrettanto precisa appare la datazione della cappella cimiteriale; nei partiti dell'Opera di Querceta 1831-58 si cita appunto la costruzione della medesima coeva all'ampliamento del recinto sacro. Con l'ampliamento della strada ferrata (1860), che porterà a Massa, si ha già in parte compromesso l'utilizzo del camposanto; negli anni successivi infatti per raggiungerlo si dovrà passare attraverso i binari. Dello stesso periodo può datarsi la costruzione della bellissima Cappella Braghetti ma anche l'ampliamento di una nuova porzione di recinto, configurandosi con una struttura formale insolita. Con la costruzione del nuovo cavalcavia, dopo il 1960, si arriverà all'isolamento ed abbandono del cimitero e del suo utilizzo alterando il rapporto con la vecchia strada con un nuovo ingresso perpendicolare all'asse della cappella centrale. La cappella risulta infatti con l'apertura in asse con il vecchio ingresso; anche l'apertura dell'edificio è posto come finale del percorso liturgico, diametralmente stravolto con il nuovo accesso posto invece lateralmente. Sempre negli anni 60'. Durante la costruzione del cavalcavia si arrivò ad una

parziale esumazione delle salme. Negli anni successivi la costruzione di nuove reti stradali, il nuovo scalo ferroviario, di nuove industrie hanno compromesso definitivamente il ruolo identitario, ma anche documentale che dovrebbe avere uno spazio sacro come quello in esame. Attualmente, il suo valore, non solo di posizione, è determinato da alcune opere scultoree e lapidi di pregio artistico (fig.2) di grande importanza sia per la fattura che per il maestro che l'ha realizzata. Una su tutte è l'immensa opera dell'architetto Gian Giuseppe Mancini (Strettoia 1881 – Milano 1954) denominata "La Meditazione" o come chiamata localmente "Il Piagnone" (fig.3).



(fig.3)

Architetto, già preside del Politecnico di Milano ed è apprezzato dalla stampa parigina che gli conferisce il premio al Salon di Parigi nel 1904. All'interno del cimitero sono presenti altri elementi scultorei di grande pregio, realizzati da maestri locali, oltre a due grandi cappelle, di cui una privata ed una serie di sepolture a terra. Di pregio appare la Cappella Braghetti; un piccolo altare in marmo si presenta all'entrata dell'edificio. Interessante la figura Braghetti Giuseppe (1817-1897) industriale locale, personaggio colto e intraprendente cui si deve anche un illustre ed apprezzabile storia biografica e le note cave Borghetti nei pressi di Seravezza.



(fig.4)

Oggi lo spazio è un frammento architettonico immerso in una sequenza di azioni progettuali sbagliate, le quali, come detto in precedenza, hanno considerato nullo il valore storico di questo complesso monumentale. Il vecchio accesso sulla antica via Aurelia non è più percepibile (fig.4); sapientemente murato alla vista dei passanti, appare come un frammento da rifiutare e dove non è più possibile arrivare. Il rapporto con la chiesa è diventato un'intuizione per pochi eletti; l'antico muro in pietra che costeggiava l'Aurelia è un puzzle immerso in un turbinio di mezzi pesanti e traffico incessante. L'antico recinto in pietra, che delimitava e segnava il paesaggio dei campi incolti, resiste all'avanzare di un industria avara di attenzioni; i depositi di marmo accerchiano, non solo metaforicamente, ma anche fisicamente, il recinto sacro. L'opportunità, ovvero la "possibilità" di

uno spazio che muta, che migra da una destinazione d’uso all’altra, da un cimitero e quindi luogo delle anime a un luogo del pensiero, ci fa capire che lo status di uno spazio è mutevole e persegue il divenire delle comunità degli abitanti agendo sul senso di appartenenza che rivendicano. In questo contesto rigenerare sta a significare “riesumare” uno spazio di grande importanza per la comunità locale è riconsegnarlo alla cittadinanza attraverso nuove funzioni. Il momento storico, della coscienza popolare alla partecipazione della costruzione dei propri spazi, è attualmente rivendicato attraverso un progetto collettivo che vede più azioni compartecipate. Qui, l’idea di sostenibilità, non passa solo da sistemi come i pannelli solari, raccolta differenziata, ma coinvolge tutti gli aspetti della vita, attraversando un vero rinnovamento culturale. Una riflessione sulla “modernità debole e diffusa” (Branzi) intesa come progetti non definitivi, sotto-sistemi imperfetti e incompleti. La ricerca si deve rivolgere a progettare modelli di urbanizzazione debole, cioè reversibili, evolutivi e provvisori, che rispecchiano una società mutante, che rielabora in continuazione e con tempi accelerati il proprio assetto sociale e territoriale. I modelli di urbanizzazione debole fanno riferimento a un concetto di reversibilità e di resilienza. E’ un progetto che parte dal basso e cerca in questo anfratto, “Le pratiche architettoniche si collocano in spazi improbabili. Vi è tutta una varietà di spazi siffatti. Un esempio è quello dell’intersezione di molteplici reti di trasporto e comunicazione in cui l’occhio nudo non scorge alcuna forma, solo pure infrastrutture e il loro uso necessario” (Sassen), la riappropriazione di un “non luogo” (Augè). L’attuale regolamento urbanistico delimita una parte del complesso cimiteriale come “complessi di edifici e manufatti storici” ma continua nell’errore di avvolgerlo con una viabilità aggressiva e difficilmente attuabile per l’interazione con proprietà private ma anche per la demolizione di uno dei due complessi architettonici. Il progetto, si configura come un piano attuativo e tenta di riconvertire gli assetti d’uso attuali, rigenera lo spazio da recuperare attraverso la connessione funzionale alle nuove attività, riconsidera nuovi usi agli spazi aperti, consacra le cappelle a cui destina spazi di incontro e di attività di pensiero collettivo. Recupera l’antico rapporto con la Via Aurelia, si riconnette alla chiesa, rielabora un progetto di visibilità dell’antico ingresso (fig.5). L’accesso non sarà più quello antico, ma alla zona si arriverà attraverso una moltitudine di connessioni; sarà l’occasione di recuperare anche l’attuale situazione di vuoto urbano alle spalle della stazione ferroviaria, soggetto spesso a situazioni di estremo degrado.

Un giardino aperto alla strada ferrata collegherà il vecchio cimitero al borgo e qui ampliando il sottopasso ferroviario permetterà di collegarsi alla chiesa. Il giardino avrà un doppio compito: mitigare l’impatto visivo verso la zona industriale, riconnettere matericamente il prato di

nuova costruzione del vecchio cimitero. Parallelamente alla via Aurelia sarà ricostruito un ampio marciapiede, tale da dare un agevole passaggio verso la stazione e la chiesa stessa, fino a raggiungere il vecchio accesso. Proprio in prossimità dell'entrata si prevede la demolizione della tamponatura in bozze di calcestruzzo e la realizzazione di un nuovo cancello, che ricollegli almeno visivamente il passaggio dalla vecchia via "Maestra" e lo spazio sacro (fig.5). Un ricollegarsi simbolicamente attraverso l'osservazione del paesaggio che trova riferimento nei dipinti del tedesco Caspar David Friedrich.



(fig.6)

La parte critica dell'intervento riguarderà il rapporto con il cavalcavia; in questo punto verranno realizzate due passerelle ciclopedonali che scendono dolcemente verso il vecchio cimitero. La parte sottostante del cavalcavia sarà l'occasione per risolvere il problema igienico e di sicurezza dei bivacchi provvisori ed accampamenti spontanei di comunità nomadi. Nella parte più esterna, verso le attuale industria marmifera sarà regolarizzato l'ingresso e l'attraversamento alla ditta stessa. Il cuore del progetto rimane comunque il recinto sacro ed il suo nuovo utilizzo. Una prima fase prevede la ricostruzione ed il ripristino delle sepolture a terra, almeno laddove sono evidenti tracce materiche; le sepolture diverranno parte di un giardino a cielo aperto dove troveranno posto spazi per il silenzio e la meditazione. Le due cappelle, la prima di modeste

dimensioni e la seconda più ampia, potranno assumere un ruolo più importante; la creazione di spazi coperti per l'incontro, la presentazione di piccoli eventi, o semplicemente la possibilità di entrarvi. La "Meditazione" di Gian Giuseppe Mancini, sarà il momento più alto della rigenerazione di questo spazio; più volte menzionata, quest'opera, che per molti ricorda le opere di Auguste Rodin (la Meditazione, il Pensatore) vedrà la costruzione di un spazio pavimentato in marmo bianco sopraelevato di 15 cm dal piano di campagna. Una piccola piazza anonima di fronte alla "meditazione" uno spazio collettivo, un simulacro di una tomba collettiva dove poter ammirare e contemplare l'opera stessa.

Il recinto sacro sarà occasione di ritrovo e conoscenza del patrimonio artistico da anni dimenticato; le nuove generazioni potranno capire quello spazio che da anni è rimasto sommerso da rovi, così insieme alle vecchie generazioni potranno ritrovare un "identità collettiva" (Fatigato) densa di immagini e pensieri.

Bibliografia

- Auge, M. (2002). Non Luoghi, Eleuthera, Milano.
 Baumann, Z. Intervista sull'identità, Laterza, Bari.
 Branzi, A. (2006). Modernità debole e diffusa, Edizioni Skira, Milano.
 Cusmano, M.G. (2009). Le Parole della Città, Franco Angeli, Milano.
 Cervellati, P.L. (1991). La Città Bella, Il Mulino, Venezia.
 Cervellati, P.L. (2000). L'Arte di curare la città, Il Mulino, Venezia.
 De Carlo, G. (1996). Il Luogo, Zodic, n°16.
 Fatigato, M. (2001). Il significato della memoria nella costruzione dell'identità collettiva, La Capitanata.
 Koolhaas, R. (2006). Junkspace, Quodilbet, Macerata.
 Paba, G. (1996). Luoghi Comuni, Franco Angeli, Milano.
 Sassen, S. (2006). Perché le città sono importanti, in Città Architettura e Società, Marsilio, Venezia 2006.

* Architetto, Professore a contratto in Architettura e Composizione Architettonica, Università di Pisa, Scuola di Ingegneria.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Un agency per gli anziani

Francesca Cubeddu*

Abstract

The paper analyzes the role of the city as a pole of activation of the older people. An *agency*, through active urban planning and social policies, can restructure the urban context starting from people and the reconstruction of their agility. The most older people no longer recognize themselves in the communities or feel marginalized and / or used. The city is a place where the subjects are determined, but the subjects also influence the transformation of the city itself.

Parole chiave: mobilità, spazio urbano, invecchiamento attivo, comunità, Agency

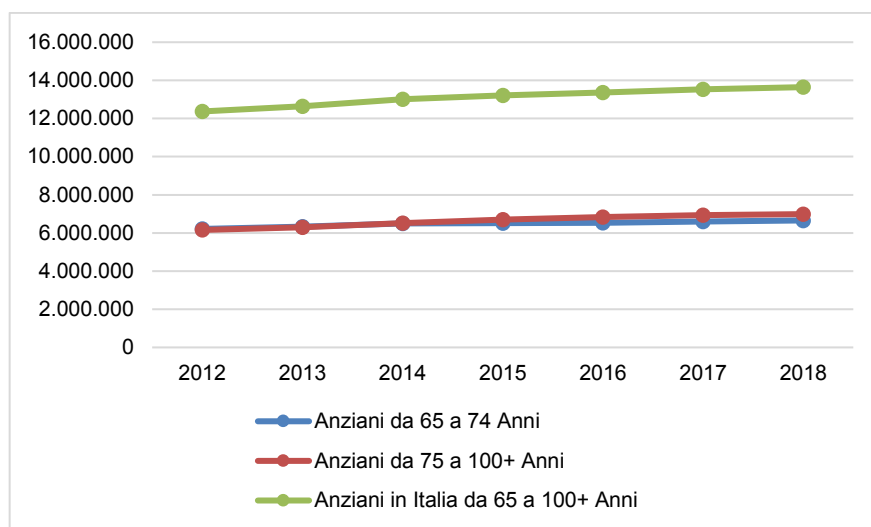
Keywords: mobility, urban space, Active Ageing, community, Agency.

L'anzianità è una fase del rito di passaggio (Van Gennep, 2012) della vita, della quale non si ha una conoscenza ben delineata e certa. Per comune conoscenza si associa la vecchiaia a aspetti negativi e a una dimensione di decadenza. Lo stato demografico dell'Italia, analogo a quello Europeo, nota una crescita esponenziale della popolazione anziana, nello specifico dai 65 anni ai 100 più, per via della bassa natalità e dell'alta longevità: nel Grafico 1 l'evoluzione negli ultimi anni di questa parte della popolazione italiana. Al 2018, secondo i dati Istat, il totale della popolazione anziana dai 65 anni ai 100 anni e più è di 13.644.363, di cui la fascia 65-74 anni, in continua crescita, è di 6.656.851 rispetto ai 6.212.554 del 2012: un aumento del 93.33% in 6 anni. La classe più anziana 75-100+ è cresciuta dal 2012 al 2018 dell'88.13%. Queste due classi andranno, secondo le proiezioni, a crescere sempre di più raddoppiandosi negli anni. Dimostrazione data dal diagramma di Pareto (Grafico 2) con il quale è possibile esaminare i fattori principali di influenza, fra i quali il comparto 65-74 anni è quello che maggiormente incide sul futuro longevo della terza età.

L'inizio dell'età anziana o terza età è collocato in corrispondenza al periodo di fine lavoro, poiché con il pensionamento i soggetti entrano a far parte di una nuova fase della vita. Rielaborando le differenti teorie sociologiche sull'anzianità è possibile suddividere questa nuova fase in 2 comparti:

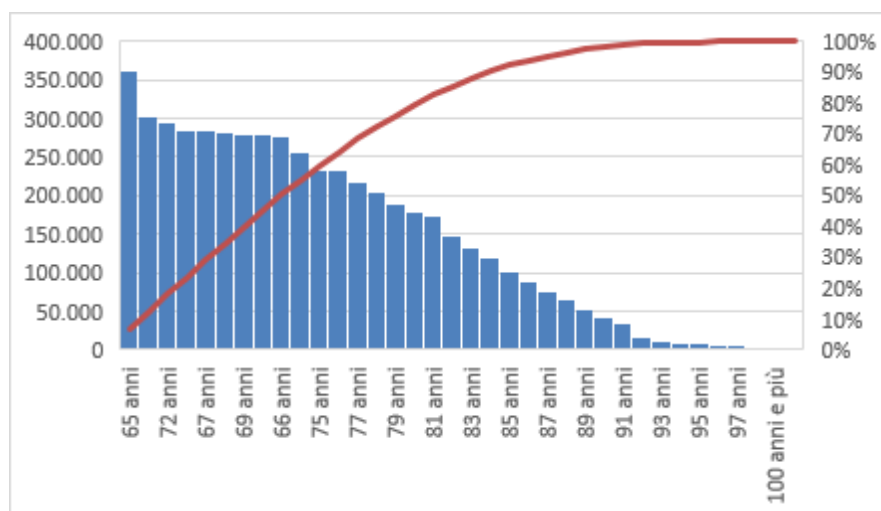
- ✓ Gli anziani più giovani dai 65 ai 74 anni;
- ✓ I vecchi dai 75 anni ai 100 +.

Grafico 1. Gli anziani in Italia divisi per le due classi di vecchieia



Fonte: Elaborazione dati Istat

Grafico 2. Popolazione anziana in Italia da 65 anni ai 100+ con la curva di Pareto



Fonte: Elaborazione dati Istat.

Questa suddivisione è effettuata a livello sociale e statistico per indicare la dimensione temporale: il tempo della vita, il tempo storico e il tempo sociale (Elder, 1975, pp. 165-190).

Il passare del tempo comporta la messa in rilievo del mutamento biologico, sociale e relazionale. Tutti aspetti che permettono di analizzare con dimensioni sociali quello che è il comportamento dell'individuo nel suo vivere l'anzianità.

Nel *tempo della vita* emerge l'età come dimensione del costrutto sociale, poiché alle differenti fasi d'età corrisponde un rito di passaggio che determina il ruolo sociale e le sue funzioni. Nel *tempo storico* si identificano i concetti di coorti¹ e strati d'età con i quali, secondo Elder, si costruisce la teoria della stratificazione sociale generata dall'età e dalla differenza dei ruoli. L'età anziana però costituisce un elemento di esclusione da molte posizioni soprattutto quelle declinate dal mercato del lavoro. L'identità cambia in base non solo all'età ma, anche, al ruolo e allo status sociale. Nel *tempo sociale*, infine, si osserva il ciclo intero di vita con i suoi mutamenti e le sue caratteristiche. Questo è il tempo in cui si afferma l'interconnessione individuo-società, la costruzione e la crescita dell'identità dell'individuo in relazione ai canoni del sistema sociale. In questo caso l'età è un fenomeno sociale poiché in essa si osserva il ruolo del soggetto in relazione alla comunità. L'età contraddistingue la condizione di anzianità vista come una «stagione isolata» (Laslett, 1992). Henrard (2002) osserva che all'origine della coincidenza dell'età pensionabile con quella dell'entrata nella vecchiaia vi è un modello culturale che però non prende in considerazione le diverse condizioni espresse durante questa fase della vita, per via dell'*agisme*². Costata, inoltre, che la popolazione anziana vive isolata dalla comunità ed è esclusa da ogni ruolo sociale. Questo, in combinato disposto con l'aumento del vivere solo, comporta una marginalità visibile nelle attività svolte dagli anziani, soprattutto per i più vecchi. In questa fase della vita avviene una strutturazione dell'anziano nella quale egli vive sia un cambiamento della quotidianità e della vita sociale, sia un'incertezza determinata dalla ridefinizione delle funzioni del ruolo sociale. È un anziano destrutturato (Bernardini, 1993, p.6) che ha esigenza di ricostruire la sua personalità, capire i nuovi modelli culturali da seguire, riorganizzare la sua rete sociale e le sue attività quotidiane.

Tramma (2000) spiega che la vecchiaia non è altro che un viaggio in una nuova dimensione di vita nella quale la persona si trova a sperimentare nuovi modi di vivere e nuovi "doveri sociali", ad inventare e costruire nuove situazioni e responsabilità.

L'anziano, pertanto, ha necessità di trovare la sua ricollocazione sociale, poiché ha necessità di capire quale sia la sua dimensione e come può definire la propria identità ed il proprio ruolo nella

società e nella vita di tutti i giorni. Quello che maggiormente lo spaventa è il problema della solitudine (Allario, 2003) legato alla sua nuova condizione fisico e psichica.

L'individuo disorientato non ha più il senso di sé e gli atteggiamenti che si possono avere sono di apatia o disorientamento. Il disagio che si trova a vivere lo mette in condizione di disadattamento dove tutto può essere percepito come inutile o noioso o privo di significato poiché nell'immediato viene a mancare la routine quotidiana determinata dal lavoro. Passa da essere attore sociale a spettatore. Osserva, come i due anziani al balcone del murales di Fonni, dall'alto e da lontano il fluire del sistema sociale, perde contatto con la vita di Comunità, divenendo estraneo nel suo stesso vivere. Non riconoscersi nel sistema sociale lo porta a vivere una fase di anomia che lo rende vulnerabile, fragile ed esposto a vivere una condizione di marginalità.

Figura 1. Gli anziani al balcone



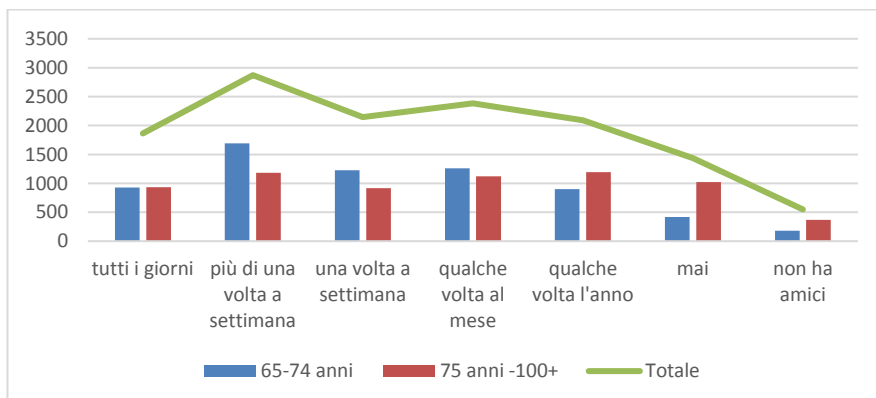
Fonte: Foto Murales di Fonni (Sardegna) di Mauro Angiargiu.

Questo stato di solitudine nella quale l'anziano può chiudersi è determinato dai parametri impostati dalla cultura del sistema sociale di riferimento. Tale condizione perdura, anche, a seconda della condizione economica e dello status sociale, poiché la condizione di partenza dell'anziano stesso è determinante nella sua ricostruzione.

Il lavoro determina l'uomo e ne definisce il ruolo, le funzioni sociali e lo status. Il lavoro non è solo una fonte di reddito ma anche l'uscita dallo stato di minorità che può essere intesa come l'allontanamento dalla condizione di marginalità economica e sociale.

Cicerone in *La vecchiezza* mette a fuoco quattro motivi per cui la vecchiaia è triste ed infelice fra la maggioranza dei soggetti: 1. Allontana dalle occupazioni; 2. Rende più debole il corpo; 3. Priva di ogni piacere; 4. Non molto lontana dalla morte. Tutte queste quattro dimensioni sono in realtà, anche secondo lo stesso scrittore, interpretabili sotto un aspetto puramente positivo poiché la vecchiaia porta con sé diversi doni: la saggezza, l'esperienza, la calma. Con la vecchiaia è possibile apprezzare i piaceri che la vita offre poiché si sofferma sul valore delle cose stesse. Secondo Tramma (2000, pp. 23-33) «l'invecchiamento è una pena senza possibili mediazioni, il vecchio è un individuo senza potenzialità, senza futuro e al quale nessuno concede credito, che non può far altro che osservare il declino del proprio corpo, della propria cultura, del proprio sistema di valori». Questa visione reclude l'anziano nel suo stato condannandolo ad una vita marginale e di isolamento. Il processo che deve essere seguito dal sistema sociale, per cambiare la visione dell'anziano stesso, è creare una progettazione sull'anziano e la sua esistenza. Programmare, come affermava anche la Montalcini (1998), le proprie attività per il tempo che rimane attuando progetti non solo utili all'anziano stesso per il suo nuovo vivere ma, anche, che siano da stimolo e di supporto alla vita sociale e ai giovani. L'anziano non è solo memoria o storia ma, anche, persona che ha l'esigenza di vivere la sua nuova condizione. Osservando i dati Istat sulle attività degli anziani del 2018 è possibile rilevare che 1.437, di cui 1.021 nel comparto 75-100+, non incontrano mai persone e 549 non hanno amici. Nel Grafico 3 si riscontra come con il passare degli anni gli individui tendano a diminuire non solo le uscite ma anche le relazioni sociali. Sempre di meno si recano fuori a pranzo o a cena, difatti, la maggioranza rimane in casa e, per quanto concerne l'attività sportiva, 7.995 non praticano sport di cui il 71.3% (4.850) della fascia 75 anni -100+ non praticano sport né attività fisica. Il comparto 65-74 anni ha una minima differenza fra chi pratica e chi non pratica sport. In totale solo 5.431 praticano sport.

Grafico 3. Anziani e incontri con le persone da 65 anni ai 100+



Fonte: Elaborazione dati Istat.

È anche vero, come afferma l'espressione di De Ajuriaguerra (1998), che «si invecchia come si è vissuti». La dimensione sociale, il contesto culturale e familiare, il titolo di studio e la posizione lavorativa comportano una diversa concezione del mutamento della condizione fisica. L'invecchiamento comporta una condizione nuova di *esser-ci* (Heidegger, 1927) dell'individuo poiché vi è un combinato disposto del processo biologico e con quello culturale (Cortegna, 2005). Tutti gli individui però vivono un mutamento e una presa di coscienza delle limitazioni fisiche e della possibile vicinanza alla morte. L'anzianità comporta una modificazione dell'esistere che associata a un declino fisico e morale conduce a una condizione di fragilità soprattutto psicologica che incide sulla graduale riduzione della mobilità.

La società incide sulla condizione dell'anziano e sulla sua mobilità sociale. La mobilità non è soltanto da intendersi come la capacità di spostarsi o muoversi ma, come una risorsa di aggregazione e inclusione. Secondo Jałowiecki (2010) «la mobilità è la base delle relazioni sociali e spaziali, consente legami con altre persone e luoghi. Il piano delle relazioni sociali è in misura minore un luogo specifico e uno spazio più ampio di flussi. Tuttavia, limitare la mobilità si traduce in menomazione ed esclusione sociale» (p. 32). La città, luogo per eccellenza di mobilità, dovrebbe aiutare gli anziani a sentire accolti, partecipi e stimolati. Invece, non sempre è così, per le ragioni sopra proposte. «Il livello di significatività delle relazioni che gli anziani istituiscono nella città e con la città risulta inversamente proporzionale all'estensione spaziale delle relazioni stesse» (Guidicini, 1997, p. 45), tali relazioni non sono motivate dai rapporti di vicinato ma dalla prossimità degli spazi, ossia la condizione stessa della città e la sua costituzione in spazi aperti facilita la creazione di legami. Una città che lavori sull'esclusione sociale permette di aiutare l'individuo e la comunità a costituire un sistema inclusivo e attivo, che lavori soprattutto sulla *agility*³ dell'anziano. In modo tale che ritorni ad essere un «attore urbano» (Piccoli, 2012). Sviluppare un nuovo modello di città, denominata *Agency*, significa creare un sistema integrato di città attiva, sostenibile e democratica in cui vi sia una continua stimolazione sia nel compiere azioni e nel vivere gli spazi della città e sia nel prendere coscienza della propria e altrui situazione e nel volerla custodire.

In tale maniera verrebbero a diminuire la marginalità e l'esclusione sociale e si genererebbero benessere sociale, fisico e psichico. L'*Agency* è una città che ha come *vision* l'*activity* e la *democracy*. Si basa sull'idea di vivere e condividere uno spazio comune, il fare assieme, sviluppando l'attivazione degli individui attraverso la messa in opera delle loro abilità e competenze. Generare una condizione urbana che non solo crei momenti di socializzazione, ma che aiuti gli anziani a sentirsi utili, ossia capaci di saper fare e saper dire ma che allo stesso tempo di

dotare gli stessi anziani di strumenti semplici che gli permettano di autogestirsi, interessarsi degli altri e delle loro attività e sapersi valutare in misura delle proprie azioni. Gli anziani si sentono partecipi dal momento che esprimono i propri talenti⁴ per contribuire ad un bene comune generato da «ciascuno secondo le sue capacità, a ciascuno secondo i suoi bisogni»⁵. A livello psicologico si ripercuote sulla consapevolezza d'autonomia di sé e degli altri anziani. Accade quello che lo psicologo Winnicott (1958) sostiene, ossia che attraverso l'autonomia si acquista cognizione del proprio sé che si ripercuote sui legami sociali attraverso il rafforzamento della fiducia negli altri.

Nello stato di marginalità l'anziano è privato delle sue *capabilities* e di conseguenza anche della libertà di essere, oltre che di agire. Riconoscendo di nuovo le sue funzioni e riassegnandogli un ruolo sociale egli esiste a sé stesso ma, anche, si rende visibile a livello sociale e politico.

Baltes e Baltes (1990) ritengono che invecchiare significhi ottimizzare le capacità di adattamento. Questo però è reso possibile se lo spazio è vivibile, genera benessere e aumenta la percezione dello stato di salute. Lo spazio urbano è il vero luogo dove, come affermano anche Ami e Thrift (2002), si instaurano e avvengono, con la mobilità sociale le regolazioni sociali. Lo spazio urbano è l'espressione dello *spazio di vita*. Il luogo dove si costituisce la comunità e si configurano le relazioni sociali. Nello stare assieme in luoghi comuni, non solo esterni ma anche pubblici, i rapporti sociali continuano a vivere, a trasformarsi, secondo le fasi sociali, ma soprattutto, a costituire ponti con le marginalità e fragilità.

Una città che attivi sinergicamente politiche educative, sociali ed urbanistiche con una mobilità sostenibile-dolce e con una attenzione alle caratteristiche sociali degli individui si prende cura della vita dei suoi cittadini più anziani, poiché si avvicina a lui, creando progetti e realtà a sua dimensione. Analizza i bisogni dell'anziano, ne stimola le attività e la vita.

Un'Agencity prevede una progettazione della città per l'anziano prima ancora dell'invecchiamento totale dei suoi abitanti. Seguendo una «pianificazione della semina» (Sennett, 2018) seguendo il *genius loci* della città e la connotazione che le viene conferita dai suoi abitanti (Lynch, 2006).

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) formula nel 2012⁶ una definizione di invecchiamento attivo in cui «le opportunità di salute, partecipazione e sicurezza sono ottimizzate per migliorare la qualità della vita delle persone che invecchiano. L'invecchiamento attivo consente alle persone di realizzare le loro potenzialità di benessere fisico, sociale e psichico durante l'intero arco della vita e di partecipare alla vita sociale. Pertanto, la promozione dell'invecchiamento attivo richiede un approccio multidimensionale e un coinvolgimento tramite un sostegno duraturo tra

tutte le generazioni». In tale visione l'anziano vive completamente la propria vecchiaia poiché esprime il proprio potenziale e le proprie *capabilities*. Progettare l'assetto urbano creando spazi comuni e aggregazioni comunitarie che facciano sentire l'anziano non messo al centro ma inserito nella vita di comunità. Osservare gli anziani per poterne mettere in luce i bisogni e le diversità in modo tale da poterli valorizzare conferendo a tutti strumenti adeguati a raggiungere lo stesso obiettivo.

Esistono dei progetti che si muovono sulla costruzione e sulla valorizzazione dell'*agency* degli anziani. Si potrebbe cercare, attraverso studi e ricerche, di diffondere ed esportare tali esperienze in modo da creare una mentalità dell'*agency* all'interno dei differenti spazi urbani.

Analizzando le città italiane si sono scelti dei progetti che hanno come scopo i principi declinati dell'*agency*. Fra le prime, vi è la città di Torino che nel 2015 attraverso il progetto *Essere anziani a Mirafiori sud*, cerca di attivare gli anziani di Mirafiori sud, quartiere della periferia di Torino, attraverso la loro partecipazione attiva, la valorizzazione delle loro competenze e l'utilizzo delle risorse presenti nella comunità locale, organizza eventi e iniziative per sostenere l'attività motoria, un'alimentazione equilibrata, il consolidamento di reti sociali, un vicinato attivo, la sicurezza urbana e la condivisione di spazi comuni attraverso l'ascolto e lo scambio. Un secondo esempio è Vicenza con il progetto di città nova (Vinòva) punta non solo ad uno sviluppo sostenibile ma anche a un sistema di welfare di comunità, un welfare generativo in cui i cittadini hanno un ruolo attivo nella realizzazione e gestione dei servizi e dove l'integrazione sociale è la base per una società più inclusiva. Un terzo è Milano che con il progetto *Senior Caffè* intende istituire un Laboratorio di Pensiero per analizzare come le donne anziane possano invecchiare e valorizzarsi. Il progetto, ripreso da un'esperienza romana, vede la collaborazione fra il Comune di Milano e l'Osservatorio senior per mostrare come le donne anziane potenzialmente differenti hanno in atto molto in comune. Attraverso gli incontri è stato possibile riscontrare che l'invecchiare non coincide con il significato sociale di vecchiaia. Un quarto, ed ultimo, esempio è Roma con due progetti distinti il primo è il programma "Viva gli Anziani!" che vede l'ideazione di una città per gli anziani e di conseguenza per tutti. Il progetto nasce nel 2004 dalla Comunità di Sant'Egidio ed il Ministero della Salute in collaborazione con Roma Capitale, ASL RM 1 e ASL RM 3, per contrastare la marginalità e l'isolamento sociale attraverso l'ideazione di reti sociali in supporto all'invecchiamento attivo. Il secondo è la *stanza della socializzazione* (Pumpo, 2019), attivata nella parrocchia Santa Maria Ausiliatrice, nel quartiere Tuscolano, dove ogni mercoledì mattina, dalle 10 alle 12, si ritrovano anziani dai 70 ai 98 anni per vivere assieme diversi momenti fra cui: cantare, suonare, mangiare,

attività laboratoriali manuali e teatrali, visite guidate, incontri culturali o con le forze dell'ordine per metterli in guardia dalle truffe.

Questi sono alcuni esempi di progetti che si svolgono in luoghi urbani di aggregazione come parchi, centri anziani, parrocchie, bar, associazioni in cui l'anziano può ricucire un nuovo tessuto sociale nel quale potersi confrontare, crescere e partecipare.

La città, come afferma Wirth (1998), non è solo l'area territoriale ma, è un complesso di essere umani eterogenei in continua interazione. In essa essi trovano la propria dimensione ed espressione sociale. Le città sono in questo momento l'espressione della condizione sociale e delle dinamiche del sistema sociale.

Pensare alla città come luogo di incontro che permetta all'individuo, soprattutto anziano, di ricostituirsi e riplasmare il suo ruolo sociale in base alla nuova condizione che si trova a vivere permette anche di riorganizzare la città anche «in senso specificatamente urbanistico, che non trascuri nel presente il bisogno degli uomini di prendersi cura di sé stessi attraverso le forme dell'ambiente costruito» (Belli, 2004, pp.126-127). L'anzianità ha l'esigenza di essere progettata per poter permettere all'anziano di non sentirsi emarginato, solo e bloccato. Il ruolo della città e delle politiche sociali è quello di riuscire a ideare un connubio fra spazi urbani e reti sociali, in modo da tessere legami forti e deboli che sostengano l'anziano nella sua nuova dimensione.

¹ La coorte è formata da persone che hanno vissuto un evento comune in un arco di tempo determinato, di solito un anno. In essa si osserva la stratificazione sociale con variazioni di spazio e tempo. La coorte costituita da persone nate nello stesso anno è denominata generazione ed in essa possono coesistere differenti coorti che si creano sulla base delle caratteristiche biografiche delle persone. Nello specifico le diverse coorti mostrano i mutamenti sociali in base al cambiamento delle caratteristiche sociali dei soggetti che ne fanno parte. La coorte è costituita dall'interdipendenza fra il processo di invecchiamento e i diversi mutamenti sociali. Si veda anche Saraceno C. (2001), *Età e corso della vita*, Bologna: il Mulino.

² Termine coniato da Henrad per indicare forme di pregiudizi relativi alla vecchiaia e alle persone anziane e le discriminazioni sociali basate sugli stereotipi. Si veda Henrad J.C. (2002), *Les défis du vieillissement*, Paris: La Découverte.

³ Duranti definisce l'agency con tre proprietà fondamentali: 1) il controllo sul proprio comportamento, 2) la produzione di azioni che interessano altre entità, oltre colui che le ha personalmente messe in atto, 3) la produzione di azioni che costituiscono l'oggetto della valutazione: Duranti A. (2004), *Agency in Language*, In id. *A Companion to Linguistic Anthropology*, Malden (Mass.), Blackwell, pp. 451-473.

⁴ Termine utilizzato da Sennett in Rispetto, ripresa dalla Parabola dei Talenti in Matteo 25,14-30.

⁵ Frase resa celebre da Marx rielaborando la frase degli Atti degli apostoli (cfr. At 4, 35).

⁶ Il 2012 è l'anno Europeo dell'Invecchiamento Attivo: EY2012 ossia European Year 2012 (for Active Ageing and Solidarity between Generations) <http://ec.europa.eu/archives/ey2012/>.

Bibliografia

- Allario M. (2003), *I "nuovi anziani": interessi e aspettative*, Milano: Franco Angeli.
- Amin, A., Thrift N. (2002). *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna: Il Mulino.
- Baltes P.B., Baltes M.M. (1990), *Successful aging: perspectives from the behavioural sciences*, Cambridge: University Press.
- Belli A. (2004), *Come valore d'ombra. Urbanistica oltre la ragione*, Milano: Franco Angeli.
- Bernardini S. (1993), *La società anziana prossima ventura. Problemi e risorse*, Roma: Elidir.
- Castells M. (2004), *La città delle reti*, Venezia: Marsilio.
- Cicerone (1987), *La Vecchiezza*, Milano: Rizzoli.
- Cortegna R. (2005), *Invecchiare*, Bologna: il Mulino.
- Deluigi R. (2014), *Abitare l'invecchiamento. Itinerari pedagogici tra cura e progetto*, Milano: Mondadori.
- Duranti A. (2004), *Agency in Language*, In id. *A Companion to Linguistic Anthropology*, Malden (Mass.), Blackwell, pp. 451-473.
- Elder Jr. G.H. (1975), *Age differentiation and the life course*, in "Annual Review of Sociology", 1, pp. 165-190.
- European Commission (2012), *Active ageing and solidarity between generations 2012 edition*, Luxembourg: European Union.
- Guidicini P. (1977), *Condizione Urbana e cultura della terza età*, Milano: Franco Angeli.
- Heidegger M. (1927), *Essere e Tempo*, Milano: Mondadori.
- Henrard J.C. (2002), *Les défis du vieillissement*, Paris: La Découverte
- Jałowiecki, B. (2010), *City for sale. Metropolisation in peripheral capitalism*, Studia Regionale i Lokalne, Special Issue.
- Laslett P. (1992), *Una nuova mappa della vita. L'emergere della terza età*, «Universale Paperbacks», Bologna: il Mulino.
- Lazzarini G. (1993), *Invecchiare in città*, Milano: Franco Angeli.
- Levi Montalcini R. (1998), *L'asso nella manica a brandelli*, Milano: Baldini e Castoldi.
- Lynch K. (1964), *L'immagine della città*, Venezia: Biblioteca Marsilio.
- Martinotti G. (2017), *Sei lezioni sulla città*, Milano: Feltrinelli.
- Nussbauman M. (2013), *Creare capacità. Liberarsi dalla dittatura del Pil*, Bologna: Il Mulino.
- Nussbauman M., Sen A.K. (2004). *The quality of life*, New York: Routledge.
- Piccoli F. (2012), *L'invecchiamento in città tra individualismo e ricerca di comunità. Un'indagine sociologica*, Milano: Franco Angeli.
- Pugliese E. (2011), *La terza età. Anziani e società in Italia*, Bologna: il Mulino.
- Pumpo R. (2019), *Al Tuscolano una stanza dove gli anziani socializzano*, Articolo del 30 gennaio 2019: <https://www.romasette.it/al-tuscolano-una-stanza-dove-gli-anziani-socializzano/>.
- Saraceno C. (2001), *Età e corso della vita*, Bologna: il Mulino.
- Sen A. (2000), *Lo sviluppo è libertà. Perché non c'è crescita senza democrazia*, Milano: Mondadori.
- Sennet R. (2004), *Rispetto*, Bologna: il Mulino.
- Sennett R. (2018), *Costruire e abitare. Etica per la città*, Milano: Feltrinelli.
- Tramma S. (2000), *Inventare la Vecchiaia*, Roma: Meltemi.
- Van Gennep A. (2012), *I riti di passaggio*, Torino: Bollati Boringhieri.
- Vecchi T., Cesa-Bianchi M. (1998), *Elementi di psicogerontologia*, Milano: Franco Angeli.
- WHO (2002), *Active Ageing. A policy framework*, Ginevra: World Health Organization.
- Winnicott D.W. (1958), *Collected Papers*, vol. I: Transitional Objects, London: Tavistock, pp. 229-241.
- Wirth L. (1998), *L'urbanismo come metodo di vita*, Roma: Armando Editore.

* Phd in Teoria e Ricerca Educativa e sociale

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Disegnare per il bene comune: le voci del silenzio

Andrea Donelli *

Abstract

The drawing of architecture will it still be a lesson for the common good in the future? The draw, in what form and expression of thought, can get his recognition and gratitude just as an act and a half able to make choices and make judgments appropriate focus is on the investigation introspective architecture what for the territory? For this reason the drawing, the representation, must return to being a scientifically based work tool on which to order and make the intelligible relationships linked in order to know and value the common good.

Parole chiave: Etica del disegno, estetica del disegno, esperienza del disegno, disegnare per il bene comune, disegno consapevole.

Keywords: Ethics drawing, aesthetics drawing, experience of the drawing, draw for the common good, conscious drawing

Le voci del silenzio

«È molto difficile nel silenzio ascoltare gli altri... Quando si ascolta si cerca spesso di ritrovare se stesso negli altri. E questa è una violenza del tutto conservatrice.» Luigi Nono.

Il tema di questo intervento, come intuibile nella sua semplice e sintetica titolazione, intende affrontare una questione, a scanso di equivoci, strettamente teorica, con un'inclinazione umanistica e filosofica sui modi di riflettere sul disegno attraverso la tradizione, la cultura e la formazione costituitasi a sostegno del pensiero, della ragionevolezza con cui si indaga e si rappresenta l'architettura e il suo territorio. L'occasione data dall'ampio dibattito sviluppatosi nell'ambito della «*Biennale dello spazio pubblico*» risulta quanto mai appropriata per un confronto e per valutare la possibilità, dato lo stato attuale delle cose, di affidare con coraggio il disegno eseguito a mano, delineato a matita, con tutte le sue implicazioni e conseguenze al futuro. In tal modo il disegno tracciato a mano e non mediato, mutuato e riformulato analiticamente da

algoritmi, si traduce da atto mentale ad atto tecnico. L'atto tecnico non va considerato come un dato a se stante, ma come una esperienza capace di riassumere la cultura e l'espressione creativa e di conseguenza la capacità di costruire l'architettura e il suo territorio. Il disegno, così come del resto l'architettura, in tal modo anziché essere specializzato diviene speciale. Risulta quanto mai necessario riacquisire la consapevolezza che per il nostro futuro, per il senso comune, è necessario riappropriarsi di quella parte di metodologia che appartiene alla tradizione del fare e del saper fare ossia propria dell'universo introspettivo della conoscenza e della rappresentazione.

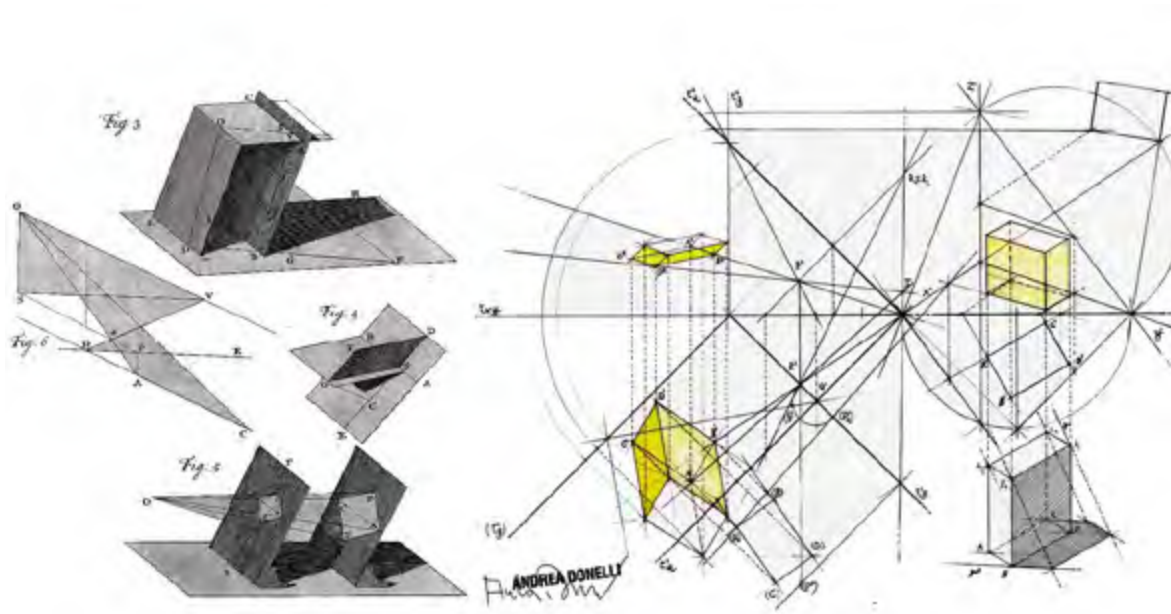


Fig.1 Montaggio a collage: figura a sx: Brook Taylor, Linear Perspective 1715, acquisizione open source: <https://archive.org/details/drbrooktaylorsp00taylgoog/page/n62> Source, figura a dx: disegno dell'autore relativo alla modellazione in proiezione ortogonale con l'omologia e modelli in proiezione parallela.

Quale futuro si prospetta quindi alle nuove generazioni di studenti o di utenti dell'architettura e quali motivazioni si possono ricavare dal loro presente per il loro avvenire? Come si può cercare e trovare all'interno del sapere disciplinare del disegno di architettura, del territorio, della stessa geometria descrittiva una progressione rivolta alla maturazione della sensibilità, al controllo dello spazio, al valore dell'empatia e dell'affettività? Considerando lo stato attuale dei fatti, che vede una classe dirigente accademica e non solo, sempre più conformata e rivolta all'impiego della strumentazione informatica, come ci si può interrogare su ciò che riguarda la forza e la potenza di indagare l'architettura attraverso il disegno per l'analisi, finalizzato anche alla maturazione e comprensione di valori etici e deontologici? Facendo riferimento alla sua formazione umana e a come essa abbia agito nel determinare scelte, anche esistenziali, a garanzia di una

speciale capacità di penetrazione dei fatti e delle cose, si prende ad esempio il caso di Thomas Bernhard, riferendosi soprattutto al suo scritto autobiografico «La cantina»¹. L'esperienza giovanile dell'autore è descritta chiaramente nelle relazioni attraverso cui si è compiuta e si è realizzata. Per Bernhard si è trattato di andare nella direzione opposta, contraria alla mentalità corrente. Questo non ha significato rifiutare la comprensione del mondo, nella maniera in cui esso si misurava nella ferialità, ma di non ascoltare le voci inquinanti di esso per cui la sua esistenza avrebbe dovuto compiersi secondo il rituale imposto dalla concezione e dallo stile delle mode. Egli si è collocato dentro la storia del luogo ordinario, formatosi nelle fatiche, nel desiderio di riuscire da solo attraverso la graduale maturazione. Bernhard, a questo punto, e a tutti gli effetti, è stato ed è un ricercatore maturo! Perché il primo compito del ricercatore – educatore è quello di maturare un senso etico ricordando che la parola etica è contenuta all'interno della parola estetica, ed è ancora una questione deontologica. Risulta quanto mai interessante valutare come per dare senso e significato al futuro l'etica, l'estetica e la deontologia concorrano a determinare una sequenza di fatti tra loro connotativi. Semplicemente, se vi è l'etica, vi è anche l'estetica e di conseguenza la deontologia. La parola deontologia nella sua stringata etimologia indica *lo studio del dovere*. Tale definizione è quanto mai precisa, appropriata essenziale e veritiera. Si azzarda anche nel dire che un attento e sapiente disegnatore è anche deontologicamente corretto, quando egli è umanamente preparato e inserito all'interno della dimensione estetica. Di conseguenza egli è in grado di rappresentare e controllare lo spazio, vivere gli ambiti della creatività, fruire della trasmissione del sapere e comprendere il senso del costruire. Gli sbocchi relativi al disegno, così come per il suo apprendistato per una forma di ricerca avanzata, devono senz'altro portare a rivendicare con decisione una ragione, un senso civile, dando così forma e giusta collocazione al proprio fare considerandone le finalità o le conseguenze. Si trova, interessante ad esempio, nell'aspetto formativo, la possibilità di riprendere a ridisegnare un'architettura antica, ma anche il disegno storico del suolo nell'esercizio di comprendere e capire la bellezza, la *ratio* dei catasti antichi nell'unità di insieme sia per l'architettura che per la cartografia della loro completa costruzione. Tale esercizio consente di comprendere le regole che sottendono al significato degli eventi che l'architettura del passato ha saputo cogliere. Si tratta di una serie di esperienze che ruotano attorno alla comprensione e alla conoscenza. Questo esercizio, senza distinzione di ordine e grado, si rende utile e obbligatorio in quanto manifesta un'eloquenza espressiva tipica della capacità del *silenzio*. L'esercizio di ri-disegno inerente sia all'architettura che alla cartografia antica deve essere inteso ben diversamente da formule conflittuali appartenenti alla mancanza del desiderio di relazioni

strette, perciò fini a loro stesse come spesso avviene, affrontando temi fuorvianti quali il ricostruire per conservare senza comprendere bene il vero significato dei termini e degli effetti.

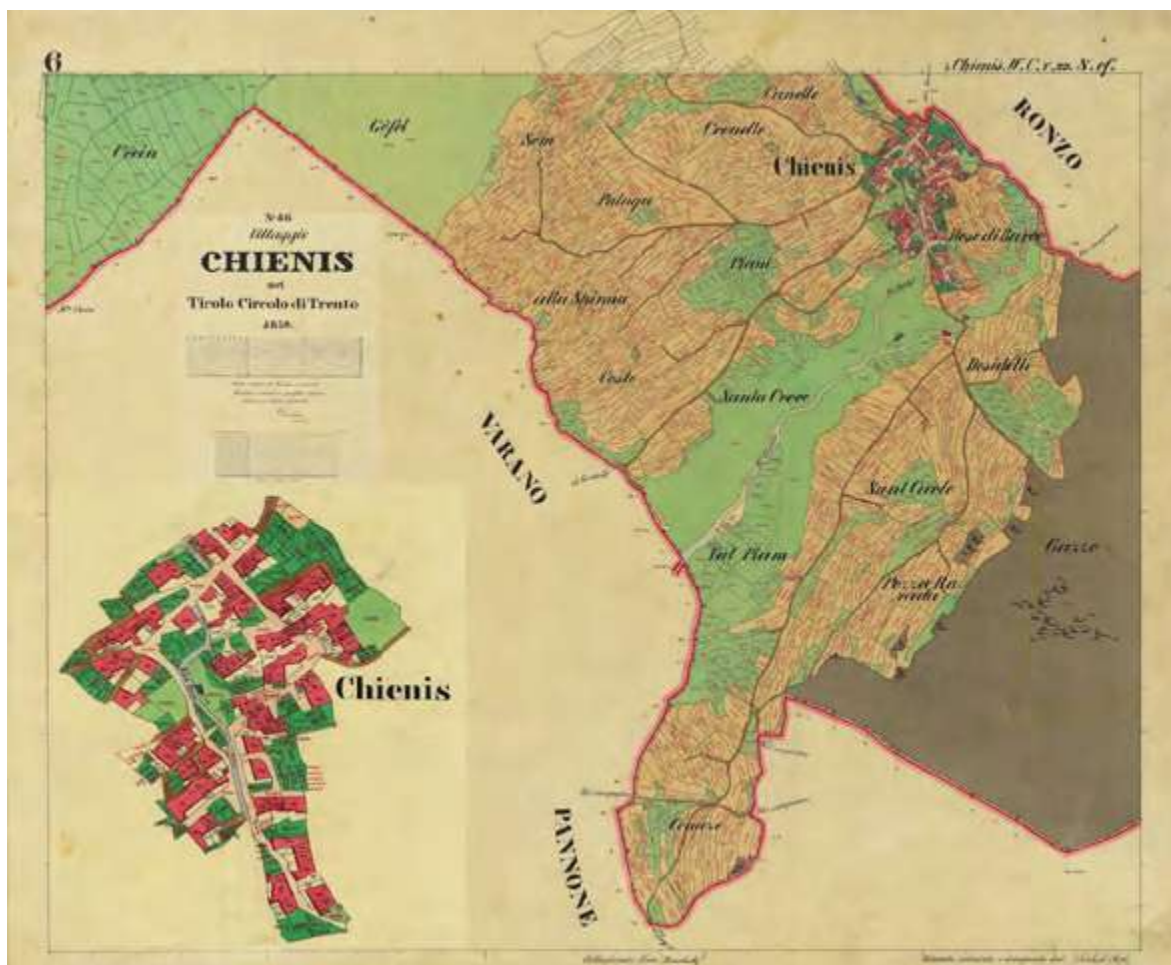


Fig.2 Collage del Catasto Asburgico relativo alla località "Chienis" in Valle di Gresta (Trentino). Source, crediti: Provincia Autonoma di Trento - Servizio Catasto. Maggio 2019.

Infatti, il rischio che comportano le differenti forme esercitative del ridisegnare è dato dal fatto che non si insegna più come costruire l'architettura. Il binomio umanistico arte e scienza appartiene a pieno titolo alla struttura della storia rinascimentale italiana. Il liquidare la sapienza del saper disegnare, intesa come comprensione, conoscenza e rappresentazione dello spazio e della struttura a favore della comoda suggestione della strumentazione automatica, rischia di generare un rumore di fondo che può portare fino all'afasia. Non si pretende di stare dalla parte della ragione, semplicemente si predilige e si vede l'utilità del disegno definito come tradizionale. Ciò che è vero e certo è che non si è più in grado di riprodurre manualmente anche nelle semplici fattezze un disegno di architettura così come lo realizzavano i nostri predecessori.



Fig.3 Pianta del Podere, luogo detto le Droghe, posto nel Popolo di S. Giorgio in Cinciano, Piviere di S. Appiano, Diocesi Fiorentina, Potesteria di Poggibonsi, e Vicariato di Certaldo. Pianta delle terre e mulino detto il Romituzzo posto sul Fiume Staggia nel Popolo di S. Agostino di Poggibonsi, Vescovado di Colle. 1771. Autore: Sodi Francesco, ingegnere. Archivio di Stato di Firenze, Fondo: Ospedale di Santa Maria Nuova 704. Source, crediti: Ministero dei Beni Culturali – Archivio di Stato di Firenze. Maggio 2019.

Se si osserva bene, nel silenzioso lavoro amanuense del disegno regna una forma di correttezza, di onesta attenzione al valore della penetrazione che si compie durante il processo introspettivo, di conoscenza e di rappresentazione dell'oggetto architettonico. Si assume come caso esempio, per dare vita ad una ulteriore riflessione, il progetto di Peter Eisenman per il concorso del 1978 di Cannaregio inerente l'area di San Giobbe a Venezia. Si tralascia, per questioni meramente retoriche, di raccontare l'affascinante vicenda di questo concorso, la storia dei partecipanti, gli esiti Si intende qui precisare il cuore (punto focale) del progetto – teorico – che si articola attraverso il disegno, ritenuto il *medium* che indaga, ordina, compone, scompone, ricompono l'oggetto architettonico, lo spazio e il tempo. La prima constatazione riguarda il programma, il sito e il progetto in quanto essi fanno parte di un'architettura che si inventa. La seconda osservazione considera come base il disegno – progetto che si impianta su un'altra Venezia una Venezia fittizia. La terza e ultima fase prevede l'indagine dello spazio e del tempo: il vuoto del futuro, il vuoto del presente, il vuoto del passato. L'insieme di queste procedure così sintetizzate costituisce un interessante passaggio che intende muoversi verso una forma di ricerca che fissa il rapporto tra la concezione letteraria e il disegno. Dunque si determina una relazione di stampo

umanistico la cui dimostrazione è a pannaggio di una *forma mentis* contraddistinta da un *modus operandi* necessariamente estraneo a procedure e ad usi tecnologici strumentali. Riprendendo l'analisi relativa alla terna, il primo punto prende in esame un'architettura che si inventa, cioè incentrata sul trovare, su ciò che si ricerca, che si rivela attraverso il disegno – progetto fissando relazioni e connotazioni. Il secondo punto considera la città fittizia. Il termine fittizio assume il significato di virtuale, sapendo che il concetto di virtualità è dato dalla capacità di un dato fenomeno di relazionarsi direttamente con la realtà. Il significato applicato di virtualità appartiene al concetto scientifico che rientra all'interno delle operazioni analitiche di calcolo della scienza delle costruzioni, considerazione che parte dalla seconda metà del Settecento. Perciò il virtuale determina un rapporto duale con la realtà. Virtuale è quella parte del presente che contiene la memoria del passato. La virtualità non deve essere confusa o fraintesa con il termine di simulazione, che è annoverabile invece nella categoria degli esiti prodotti dalla strumentazione tecnologica. Il terzo ed ultimo punto riguarda i tre momenti dello spazio temporale: passato, presente e futuro. Tutto ciò rientra nella condizione metafisica di considerare e analizzare la città. La presenza dell'assenza è l'ossessione che muove il sistema del sestiere di Venezia e della città alla ricerca del perché, delle cose e dei fatti. Il tempo e lo spazio si articolano e si intrecciano nell'immanenza, in quanto parti della realtà abitata dall'uomo. «Ogni presenza contiene un'assenza. Questa assenza è l'assenza della sua precedente presenza. La sua memoria e la presenza di una futura assenza, ossia la sua immanenza».² L'unità che costituisce l'insieme delle articolazioni delle relazioni, le voci del silenzio, è un'elegia che non impegna i suoi versi solo per declamare la nostalgia del tempo passato, ma anche per rischiarare con il suo malinconico chiarore il presente.

Conclusioni

La questione oggi non è quella di scegliere nuove formule da sostituire a quelle passate. La stagione che si affronta continua a variare negli aspetti specialistici trascurando o liquidando ciò che invece è speciale. Leggere e comprendere questo tempo come una opportunità per essere dei promotori di una cultura che superi la paura della complessità e di conseguenza dell'azione spasmodica improntata sulle nuove strumentalizzazioni per il controllo dei modelli grafici può aprire nuovi orizzonti verso un nuovo Umanesimo. Pensare al sistema tout court delle relazioni e ritenere fondamentale rappresentarle secondo un codice etico conseguentemente estetico e deontologico è la consapevolezza formante dell'onesto ricercatore. Il contrario lo si può constatare anche nei fatti, nei rapporti, nel modo di operare perché ci si ritiene forti e investiti del proprio *eterno ruolo*, quindi esaltati dal proprio dominio, ignari invece di oscillare tra leggerezza e

responsabilità. In questo modo, intenti a cancellare il passato e disinteressati del presente, si rischia di dirigersi sempre più verso un futuro oscuro, poiché, paradossalmente la società vorrebbe far durare il più a lungo possibile il proprio presente guardando con una certa sfiducia al proprio futuro. Riprendendo e parafrasando alcune riflessioni di Augusto Romano Burelli si può constatare che tutti noi «siamo spettatori dell'accadere che ricadiamo nel presente vivendo alla giornata come le mode. La *passio vacui* è il sintomo più preoccupante di questa contraddizione. L'architettura contemporanea - e non solo, gli esiti scontati dei suoi specialistici strumenti di rappresentazione - sono divenuti irregolarità, deliberate violazioni, eccessi, abusi e tutto ciò *senza dar spiegazioni*. Così tutto conduce ad una vita effimera: non crede nella sua durata, pur essendo assediata dalle tecniche che le promettono un perenne futuro. Vorrebbe riconciliare i potenti mezzi di cui dispone con i fini, che sembra però aver smarrito. Vorrebbero l'architettura e il disegno ritornare ad essere arti collettive, legate ai bisogni dell'uomo reale, al senso comunitario per cui dovrebbero rinunciare a sbalordire e a dar spettacolo, per ridivenire *un'arte libera*: ma non lo fa³».

Note

1. Thomas Bernhard, *La cantina*, edizione Adelphi, 1994, «Il giovane Bernhard doveva scegliere qualcosa che fosse anzitutto, e in tutti i sensi, «nella direzione opposta», il punto più lontano possibile nella direzione opposta. Perciò abbandonare il centro di Salisburgo, dove le persone stesse sono «arte decorativa», e finire nel quartiere più malfamato e più sordido della città, i cui abitanti vengono spesso chiamati «feccia dell'umanità». E in quel quartiere fermarsi nel negozio dell'amabile signor Podlaha: una cantina adibita a spaccio di alimentari, sempre piena di clienti, di movimento, di cose da fare. Quel luogo, al centro «dell'anticamera dell'inferno», ha però qualcosa di oscuramente attraente: i clienti vi entrano anche senza ragione, trafficano con i bollini delle tessere annonarie, parlano della guerra e delle storie per lo più atroci che li riguardano, bevendo rum dalla bottiglia che hanno con sé. L'apprendista Bernhard li ascolta con attenzione vorace, attraverso di loro entra in molte vite, in molte case, spesso portando pesanti borse della spesa e chiacchierando nella lingua cruda e netta del luogo. Impara «a vivere in compagnia di molte persone fra loro diversissime», il suo dono di intenso osservatore si acuisce. »
2. Eisenman, P. (1986). *L'inizio, la fine e ancora l'inizio*. In, *Casabella 520/521* Gennaio- Febbraio, pp.44-46.
3. Burelli, Augusto Romano (2010), *È l'architettura ancora insegnabile? Sul declino dell'arte di costruire*, Aion, Firenze, pp.15-16.

Bibliografia

Adorno Theodor W. (2009), *Teoria Estetica*. Torino: Edizioni Einaudi. (trad. it. Matteucci Giovanni, Ed. orig. *Ästhetische Theorie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1970).

- Benjamin W. (2000), *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*. Torino: Edizioni Einaudi (trad. it. Filippini Enrico, Ed. orig. *Das kunstewerk im zeitalter seiner technischen reproduzierbarkeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1955).
- Benvenuto E. (1991), *Sotto forma di un infinitesimo*. In Petranzan M. Tubini U. (a cura di), *La tensione del fare*. Quaderni di architettura Anfione Zeto. Treviso: Edizioni Pagus Ed. Pp. 61- 65.
- Benvenuto E. (1991), *Il nuovo ordinamento degli studi di architettura*. In *Casabella N.583*. Pp. 28-29.
- Bernhard T. (1994), *La cantina*. Milano: Edizioni Adelphi. (trad.it. Bernardi Eugenio, Ed. orig. *Der keller Eine entziehung*. Salzburg: Ed. Residenz verlag, 1976).
- Burelli A.R. (2010), *È l'architettura ancora insegnabile? Sul declino dell'arte di costruire*. Firenze: Edizioni Aion.
- Cacciari M. (2009), *La città*. Rimini: Edizioni Pazzini.
- Cantafora A. (1980), *Le stagioni delle case*. Roma: Edizioni Kappa.
- Cantone R., Paglia V. (2019), *La coscienza e la legge*. Roma-Bari: Edizioni Laterza.
- Consiglio Nazionale degli Architetti, APPC. (2017), *Codice deontologico degli APPC architetti e pianificatori junior italiani*.
- Donelli A. (2018), *Scritti scelti sulle ragioni del disegno*. Mantova: Edizioni Universitas Studiorum.
- Eisenman, P. *L'inizio, la fine e ancora l'inizio*. In *Casabella N. 520/521*. Pp.44-46.
- Gravagnuolo B. (2011), *Metamorfosi delle città europee*. Napoli: Edizioni Clean.
- Johnson Laird N.P. (1993), *La mente e il computer Introduzione alla scienza cognitiva*. Bologna: Edizioni Il Mulino (trad. it, Tabossi Patrizia, Ed. orig. *The computer and the mind. An introduction to cognitive science*. London: William Collins Son & Co., 1988).
- Lovero P. (1975), *Samonà e l'unità architettura urbanistica*. In *Parametro. N. 39-40*. Pp.54-61.
- Marconi Paolo. 2005. *Il recupero della bellezza*. Milano: Skira 2005. pp. 178. ISBN: 978-88-7624-484-0.
- Merleau Ponty M. (2015), *Segni fenomenologia e strutturalismo*. Milano: Edizioni Il Saggiatore. (trad. it. Giuseppina Alfieri, Ed. orig. *Signes*).
- Molinari L., a cura di (1997), *Ernesto Nathan Rogers Esperienza dell'architettura*. Milano: Edizioni Skira 1997. (Ed. orig. Torino: Einaudi 1958).
- Montuori M., Pittaluga F., a cura di (1994), *Insegnare l'architettura*. Venezia: Edizioni Il Cardo.
- Pasolini P. (2015), *I giovani e l'attesa, Tre scritti giovanili*. Bologna: Edizioni Ogni uomo e tutti gli uomini.
- Pastor V. (1994), *Le voci del silenzio*. In Montuori M. Pittaluga F. *Insegnare l'architettura*. Venezia: Edizioni Il Cardo 1994. p.124.
- Purini F. (2018), *Pensare rappresentando o rappresentare pensando*. In *Divisare piccola antologia Dario Passi*, Roma: Edizioni Published by Europa concorsi MAXXI.
- Semi F. (2019), *A lezione con Carlo Scarpa*. Milano: Edizioni Hoepli.
- Tubini U. (1979), *La rappresentazione dell'architettura*. In *Zibaldone Rilievo Progetto Disegno*. Venezia: Edizioni Cluva. Pp. 29-38.
- Ugo V. (2008), *Sulla critica della rappresentazione dell'architettura*. Santarcangelo di Romagna Rimini: Edizioni Maggioli Politecnica Ed.
- Valesio P. (1991), *Il lituo dell'augure*. In Petranzan M. Tubini U. (a cura di), *La tensione del fare*. Quaderni di architettura Anfione Zeto. Treviso: Edizioni Pagus Ed. Pp.107-110.

Acknowledgements

Si ringraziano vivamente per la cortese attenzione, per la collaborazione per le immagini: l'architetto Roberto Revolti Dirigente dell'Ufficio del Castasto della Provincia di Trento fig.2; la dottoressa Francesca Fiori dell'Archivio di Stato di Firenze, fig.3, Ministero per i Beni Culturali – Archivio di Stato di Firenze.

* Architetto e dottore di ricerca

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Mobility, Translocalisation and Transduction: The Resilience of New Urban Commons in the Era of Advanced Technospheres

Manfredo Manfredini*

Abstract

We submit that the translocalisation and digitally augmented networking of contemporary urban communities have created a form of associative engagement that is highly resilient, transformative and metastable. To validate this hypothesis, we discuss one empirical study on Instagram's data in Auckland, New Zealand. Findings validate the hypothesis. Conclusions claim that a reframing of the question of the commons is necessary for spatial disciplines to contribute to the affirmation of a universal *right to the city*.

Parole chiave: Mobilita' Urbana, Urban Commons; Spazio Pubblico; Resilienza; Translocalismo.

Keywords: Urban Mobility; Urban Commons, Public Space; Resilience; Translocalism.

1. Introduction

The world will be urban, and this comes with manifold potentials and challenges for the sustainable development of cities. The paramount significance of urbanism for global resilience and the interdependence of all stakeholders is unanimously recognised and formally acknowledged by the United Nations' *New Urban Agenda* (NUA) (2017). Public space is central to the NUA since the way its provision has been implemented includes criticalities that hinder its crucial role in supporting the social, cultural, and psychophysical well-being of city inhabitants. Particularly critical instances are semi-public spaces, such as the central social places located within urban enclosures of consumption, which epitomise the progressive urban fragmentation that produce conditions of socio-spatial segmentation, displacement, segregation, and exclusion. Semi-public spaces hinder the exercise of the "right to the city" since they exacerbate the rigid structural inequality in society that marginalises the weakest from the conception, production, association, use, and enjoyment of the rest of the collective space and urban commons (Harvey, 2010, 2012; Lefebvre, 1996; Purcell, 2002). These criticalities of the transformation of public space are enhanced by the emerging forms

in which publicness is spatialised: the digital augmentation of the public sphere profoundly changed the relationships between places, community relationality and civic engagement. Disciplines specific to spatial conception, such as architecture and urban planning, have increasingly struggled in engaging with these transformations of the core spatialities of public relational life. Urbanists, designers, and place-makers need to rethink the theoretical framework as well as the conventional processes, methods, and practices for analysis, planning, and delivery of visions, strategies, and tactics.

We propose the refoundation of the discourse on public spaces, combining theoretical and empirical investigation, through the recognition that the increasing conflictual condition of publicness, underpinned by the transductive reality-virtuality continuum, has an ambivalent agency on the (alienating/emancipatory) performances of public space in social, cultural, politic and economic life of both local and translocal communities that rely on it (Manfredini, 2017, 2018; Milgram et al., 1994; Mitchell, 2003). Questioning the value of the traditional public/private dualism, we propose an approach that acknowledge the coextension of the private and the public realms and formulates a methodology to analyse it.

We maintain that the emerging condition leads to the formation of a new kind of space: the *metapublic space*, the epitome of the latest modern metamorphosis of the semi-public space of the consumerist enclosures. Metapublic space is a thoroughly economised public space with superior civic centrality, referential association and ligibility, and a powerful digital infosphere. It has a dual alienating/emancipatory agency. On one hand it increases the alienation and consumerist intensity of the modern shopping mall by implementing attractive eventful, hedonic atmospheres that whilst bringing to a new level their spectacular hyperreality (Deleuze, 1990; Jameson, 1991), guarantee total usage programmability and behaviour control. On the other, it supports the growth of a powerful emancipatory counterspace: one where processes of collective reappropriation of space creates a new type of inclusionary commons.

The commons of the new type are instituted through processes characterised by three main features: *itineration*, *metastability*, *spatial transductivity*. Itineration is related to the capacity of the commons to migrate, being materialised in instances that are use different physical infrastructure. Metastability is referred to the transient and metamorphic nature of commons that alternate presence to material latency. Spatial transductivity is referred to the capacity of the commons to virtually move across space using technological devices that enable to have an immersive experience that transform actual space. These features are distinctive of the relationality

emerged in the aftermath of the “digital turn.” Their occurrence is a function of digital pervasion, which has its apex in preeminent social places with advanced *technospheres* where the digital realm can fully deploy the power of its embodiments through the combination of virtual, augmented, and mixed-reality applications (VAM).

The activation of the new commons has a decisive counterspatial agency that scales up complexity and differentiation in spatial production processes, strongly intensifying the autonomy of people in the engagement with their own social and spatial contexts. The established mechanisms activate the political agency of places towards the reappropriation of disembedded territories, such as the semi-public spaces. Individual and communities are empowered in countering the dominant forces that tend to increase the sectarian polarisations of existing inequalities.

Studies of key characteristics of the new metapublic spaces outlined such a paradoxical condition also in New Zealand urban centres, showing how their spatial disjunction from the rest of the city is countered by their ubiquitously accessible digital hyper-connectivity (Manfredini, 2018; Manfredini, Tian, Jenner, & Besgen, 2017). This reflects two key phenomena relevant to the NUA implementation: 1) the shift from a financialised collaborative consumption (Ritzer, 2015; Ritzer & Jurgenson, 2010) to an even, free, and equal participatory differential production (Harvey, 1996; Lefebvre, 1991); and, 2) the progressive effect of digitally augmented transduction onto the social life of translocal communities in their steady deterritorialising and reterritorialising processes (Brighenti & Kärrholm, 2019).

2. Semi-public space and the new commons of the advanced digital age

Social cohesion a primary factor for the development of sustainable and resilient cities as they face the fast and radical anthropological changes generated by digital technology. This paper analyses the socio-spatial implications of the transformation of relationality networks, focusing on the forces behind latent struggles in contested central urban spaces of rapidly developing contemporary cities. Specifically, it addresses the transformation of inclusionary urban commons, discussing the problems impacting on the development of both physical and functional redundancy of the associative spatialisation patterns of post-consumerist urban communities, and showing the factors that increase the vulnerability of urban commons subject to displacement and financialisation of their infrastructures. Firstly, it formulates a theoretical framework to analyse how hegemonic economic powers have amplified crucial urban problems, such as socio-spatial fragmentation, polarisation, and inequality. Secondly, it discusses criticalities and opportunities

emerging from the conflicts between the forces that control and expand the digitally augmented networkability of key assets in urban commons. Thirdly, it discusses the results of the analysis on semi-public geographies, focusing on their capacity to reintroduce practices of participation and commoning that reassemble fragmented relational infrastructures, translocally combining social, cultural, and material elements.

The theoretical framework follows a comparative critical urbanism approach inspired by *the right to the city* and the *right to difference* (Harvey, 2012; Lefebvre, 1991, 1996, 2003; Purcell, 2002, 2003). It elaborates on the discourse on sustainable development that informs the NUA, addressing specific socio-spatial relational practices that counteract the dissipation of the “common worlds” caused by sustained processes of urban gentrification and homogenisation. It uses critical instruments that analyse how the subsumption of urban space conception into closed circles of expert managers led to citizens’ dispossession (Hodkinson, 2012).

These instruments enable to detect how the new urban commons, and specifically in the one located within semi-public spaces, produce novel spatialisation patterns have the potential to make the commons “bounce forward” after the crisis caused by the withdrawal of direct state involvement. They show how the emerging commons are metastable institutions, enacted by digitally augmented and mobile embodiments, which include powerful forces for their emancipation from dominating external hegemonic forces. The Lefebvian lens reveals how their capacity to turn the setbacks into setups for success is linked to their ability to decouple their actants, separating those that constitute productive presence (no matter whether materially actual or virtual) and the ones that are present for control and domination purposes (mainly elements imposed with material occurrence). This capacity is then linked to three fundamental incipient processes: *pervasive translocalisation* (i.e., the shift towards territorialisation patterns that dissipate the traditional bounds of social networks to continuous, discrete and fixed geographical territories), *recombinant transduction* (i.e., operations implying the digitally advanced coming together of heterogeneous forces that augment the “metastable state” of a space), and *publicness hybridisation* (i.e., the creation of ambivalent conditions of territorial control). These processes and their relationality agency contribute to the production of more efficacious, robust, supple, and redundant chains of associations. However, their subjection to a critical trade-off is identified: since the new resilient commons depend on augmented transduction, they thrive in the most relationally active and equipped technospheres of the semi-public space of consumption enclosures – places that offer their infrastructures at no apparent direct cost, whilst imposing a loss of independence.

To understand the implications of this trade-off it and disentangle the changes in power relations at play in these places, this study provides evidence of the production of advanced simulative and transductive counterspatialities that reconstitute inclusive and participatory systems of relationality in a representative place of enhanced consumption in Auckland, New Zealand.

3. Digital space analysis of the new translocal and transductive commons

Acknowledging the increased relevance of the digital public sphere in urban processes, our study uses visual-locative media to detect and analyse the emerging relational counterspatialities. To collect and process substantive amounts of user-generated and location-specific content data regarding both historical and real-time information (Kuznetsov & Paulos, 2010) a dedicated set of methods, and tools has been developed. Multivariate data sourced from visual-locative services provide a large quantity of material on interactions, relations and place-based representation of people and communities in relevant chronological series (Boy & Uitermark, 2017). We used Instagram, the globally most popular service of its kind, since it has a rich socio-spatial relationality content, is pre-eminently visual, affords scalable interaction, operates in near-ubiquitous and time-continuous ways, and, importantly, is open, participatory, highly accessible, and does fairly represent all digitally active social groups.

Methods adopted in our analysis of Instagram data are based on international state-of-the-art research (Borgatti, Everett, & Johnson, 2018), yet required substantial refinement and adaptation to match the research project's goals specific to the New Zealand context. Data collection was developed to cope with recent API access restrictions and a proprietary scraping software used. Data processing has combined conventional and experimental methods to detect both quantitative (e.g., spatial distribution and strength of interaction) and qualitative (e.g., interest areas, places' memorability) elements. Visualisation has employed traditional processing to produce graphs and maps (e.g., in- and out-degree distribution graphs and heatmaps; Boy & Uitermark, 2017) that have been complemented by procedures specific to multivariate datasets (e.g., to produce *pixel-based* scatterplots, projection methods, such as multidimensional scaling, and *axis-based* coordinate plots; Kerren, Purchase, & Ward, 2014). Our analytical phases (data mining, processing, and visualisation) focused on two integrated areas: 1) network analysis, concerning social network composition and dynamics; and 2) semantic analysis, regarding textual discursive component characteristics. The network analysis investigated the relationship between individuals and their contribution to the rest of the network by identifying connectivity, their

influence (centrality), and the groups that are formed (community). The semantic analysis concerned the topics of interest and the dynamics of interest-based networks.

The multivariate exploration and visualisation methods were designed for the analysis and presentation of data concerning how social groups with distinct relational and dynamic characteristics respond to different urban spaces. They included various tools to find network outliers, patterns, and trends, and enable us to detect and comparatively analyse network clusters with variable size and density. Such tools detect distribution patterns and their dynamics, by tracking IDs, followers, posts, comments, replies, and likes, and constitute and compare denser network clusters, providing multiple visualisation options. In order to describe complex interactions on entire social networks, they focus on topology (Smith, Rainie, Shneiderman, & Himelboim, 2014) and identify and partition them in either exclusive groups or hierarchical clusters. The level of coherence and aggregative strength of communities are also detected and comparatively analysed (Fung, 200; Soler, Tencé, Gaubert, & Buche, 2013). Various indices have been developed to study communities' centrality (i.e., group/cluster polarisation), segmentation (i.e., parochial structure), similarity (i.e., pattern consistency), interactivity (i.e., exchange frequency; Boy & Uitermark, 2016) and interdependence (i.e., reciprocal support between separate networks; Kenett, Perc, & Boccaletti, 2015).

Network analysis was also combined with semantic content analysis to understand how people communicate on the same social media platform and create parochial environments to share their interests and approaches (De Nooy, Mrvar, & Batagelj, 2018), whilst having fundamental differences such as language, attitude, or beliefs (McPherson, Miller, Smith-Lovin, & Cook, 2001; Neuendorf, 2002). This part of the research enabled us to classify communities in sociological types (e.g., *lifestyle vanguard* and *cultural entrepreneur*; Boy & Uitermark, 2016). Furthermore, we adopted semantic analysis to understand psychological and behavioural factors reflected in textual elements which people use in their everyday lives (Schwartz & Ungar, 2015). Our methods for semantic analysis were designed to detect discourse complexity, interest area, and affinity (Manikonda, Hu, & Kambhampati, 2014), as well as differences between social groups based on age, gender, and ethnicity (Manikonda et al., 2014). Content components were categorised in general trending topics (e.g., arts/photo/design; Shahzad et al., 2017) using automation to process large datasets. Experimental analysis methods, such as the crowd-calibrated geo-sentiment analysis, have been developed to utilise time intervals and location tags to retrieve and process data for the detection of clusters of positive, neutral, and negative opinions.

Our analysis of digital commons used as a case study Sylvia Park, one of the 10 metropolitan centres of Auckland. Data were sourced from the main Instagram POIs (points of interest) of the mall that dominates the centre. Instagram is the most popular visual-locative service in New Zealand, with users exceeding 35% of the total population in 2018. Data of the entire 2017 calendar year were collected. A database with posts' metadata (ID, URL, time, etc.) and content (images, comments, likes, etc.) was formed. A data cleaning was performed to remove duplications, commercial, and improper items. Relationships between the different forms of interaction were detected by dissecting the network into parts that identify the number of people using multiple types of communication, the preferred type of communication, and the proportion of people using each kind of interaction. The typological analysis of the network used Himelboim classification (Himelboim et al., 2017). The assessment used centrality, modularity, and fraction of isolates indexes, which included the identification of the quantitative distribution of users in communities and the classification of the latter in three balanced size brackets: small, medium and large. The network analysis also comprehended the evaluation of dynamics of the overall activity to unveil how well a place is performing over time and reveal cyclic patterns.

Findings of the network analysis showed a large number of active users, in excess of 120k, and interactions, over 150k. Most of the users (almost 90%) were linked to others and constituted stable communities (the minimum size of communities was set at 15 members). Over the year, the network reached a total of 236 communities, which tended to consolidate in larger aggregations (51k people in large communities, 50k in medium, and 21k in small). Communities resulted as a hybrid combination of Himelboim's three types: the *polarised*, with large interconnected groups (the network includes five main community clusters); the *fragmented*, with multiple disconnected brand clusters (the network comprehends a large number of them in the medium-size bracket); and the *broadcast*, where one or more celebrities have dominant centrality (e.g., four communities are each polarised around single international personalities in sport, spectacle, and fashion). This reflects the multiform composition of Sylvia Park's translocal communities. The dynamic analysis found a general and sustained trend of growth over the year. Monthly figures showed posts increased by 12%, comments by 136% and likes by 152%, with peaks of interaction in school/university holiday periods (a primary at the end of the year and a secondary between June and July). Community variations showed a steady consolidation trend considerably higher in large communities, with mergers that saw most people remaining in the expanded communities.

Findings of our semantic analysis on people's language showed expressions in English greatly outnumbered the ones in any other language, yet including a noteworthy presence of Māori ones. Findings on topics of interest revealed the presence of ten macro-categories. These categories had a highly variable ratio of occurrences, with the highest ones being food and drink (23.5%), people and society (15.4%), places and architecture (13.5%), events and entertainment (12.6%), and fashion and style (12.4%). The relevance of place reference emerged for the central role that its proxy, *places and architecture* references, occupied in some communities, and for its high discursive association with socialising nourishment practices embedded in references to food.

Overall, a well-performing and cohesive system of networks has been found. Its large number of interactions was evenly distributed in all its components (likes, comments, and posts); formed strong connections between different community sizes; had few disconnected, isolated, and small communities; showed a unified and low hierarchical structure made up of multiple lineages; and continued growing at a fast rate. Importantly, the semantic analysis of interaction in large-scale communities detected in the network analysis revealed that, notwithstanding the influence on each community interest exercised by major events or influential persons, the relevance of place for relational life remains substantially stable throughout the year.

4. Conclusion

This paper has analysed the contemporary commons and detected an emerging type of commons described as an institution with mobile, metastable, and metapublic spatialisation patterns generated by digitally augmented processes. This new type is credited with the potential to produce efficacious, robust, supple, and redundant chains of association that countervail the colonising power of external hegemonic forces and prompt the overall commons to “bounce forward” after their crisis driven by the withdrawal of direct state involvement. The effectivity of these novel spatialisation patterns is attributed to their capacity to decouple their actants, separating productive, autonomous, and non-mediated presences from constraining, dominating, and externally controlled presents. This decoupling is associated with three major processes: *pervasive translocalisation*, *recombinant transduction*, and *publicness hybridisation*. These processes are described as game changers in a community's relational life and identified as the origin of the subjection of the new commons to a crucial trade-off: the concession of relevant degrees of independence and self-determination against the usage of necessary infrastructure for the materialisation of the ultimate embodiments of the commons. The trade-off involves the antagonist use of semi-public realms of the advanced consumption enclosures that offer, at no

direct cost, access to prime translocal and transductive urban technospheres with outpacing centrality, relational hyper-activation, and state-of-the-art technological equipment.

This inquiry, built upon the critical tradition of the right to the city, shapes theoretical instruments to disentangle the changes in power relations that underlie the struggle of the new antagonist commoning force for the collective appropriation of historical relationality of people, cultures, and territories in all practices of everyday life. The way the new commons grow their counterspaces at the core of the places that are responsible for the highest decay of their social agency and progressive segmentation and commodification is unpacked and described. Accordingly, empirical validation of the potential counterdiscursive agency of the new commons is offered through the discussion of the findings of recent comparative urbanism research on representative Asian and Australasian cases.

The positive answer that the growth of counterhegemonic forces found in this study both theoretically and empirically gives to the research question comes with a warning: the multidimensional vulnerability of the new commons is a major challenge to the stabilisation and further development of the emerging nondominative modes of relational and associative life. The question of the crisis of the commons and their resilience concept requires an urgent and thorough reframing that addresses the problems emerging in the very impermanent, eventual translocal, transductive, and semi-public new commons. This should take into account the irreconcilable nature and interests of the antagonistic forces supporting the commons, not to mention here their engagement with the “demand” of desire (Manfredini, 2018). This will also lead to a review of the instruments and methods of analysis and intervention necessary to the disciplines of architecture and urbanism to effectively contribute to the development of socio-spatial conditions, where individuals are granted the right to difference and their associations control their own production processes and protocols in the pursuit of a collaborative space of freedom and autonomy.

Bibliography

- Borgatti, S. P., Everett, M. G., & Johnson, J. C. (2018). *Analyzing social networks* (2nd ed.). London: Sage.
- Boy, J. D., & Uitermark, J. (2016). How to study the city on Instagram. *PLoS One*, *11*(6), e0158161.
- Boy, J. D., & Uitermark, J. (2017). Reassembling the city through Instagram. *Transactions of the Institute of British Geographers*, *42*, 612–624.
- De Nooy, W., Mrvar, A., & Batagelj, V. (2018). *Exploratory social network analysis with Pajek*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Fung, G. (2001). A comprehensive overview of basic clustering algorithms. *CiteSeerX*, 1–47.
- Harvey, D. (1996). *Justice, nature and the geography of difference*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2010). *Social justice and the city* (Rev. ed., Vol. 1). Athens: University of Georgia Press.
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Brooklyn, NY: Verso.
- Himmelboim, I., Smith, M. A., Rainie, L., Shneiderman, B., & Espina, C. (2017). Classifying Twitter topic-networks

- using social network analysis. *Social Media + Society*, 3(1), 1–13.
- Hodkinson, S. (2012). The new urban enclosures. *City*, 16, 500–518.
- Kenett, D. Y., Perc, M., & Boccaletti, S. (2015). Networks of networks: An introduction. *Chaos, Solitons & Fractals*, 80, 1–6.
- Kerren, A., Purchase, H. C. & Ward, M. O. (2014). Introduction to multivariate network visualization. In A. Kerren, H. C. Purchase, & M. O. Ward (Eds.), *Lecture notes in computer science, vol 8380* (pp. 1–9). Cham: Springer.
- Kuznetsov, S., & Paulos, E. (2010). Participatory sensing in public spaces: Activating urban surfaces with sensor probes. In *Proceedings of the 8th ACM Conference on Designing Interactive Systems*, Aarhus: 21–30.
- Jameson, F. (1991). *Postmodernism, or, the cultural logic of late capitalism*. Durham: Duke University Press.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on cities*. Cambridge: Blackwell.
- Lefebvre, Henri (2003). *The urban revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Manfredini, M. (2017). The augmented meta-public space: Interpreting emerging transductive territories in enhanced centres of consumption. *The Journal of Public Space*, 2(3), 111–128.
- Manfredini, M. (2018). Rethinking urban commons in the age of augmented transductive territorial production. Proceedings of the 11 International Forum on Urbanism Congress, IFoU, Barcelona.
- Manfredini, M., Tian, X., Jenner, R., & Besgen, A. (2017). “Transductive Urbanism.” A method for the analysis of the relational infrastructure of malled metropolitan centres in Auckland, New Zealand. *Athens Journal of Architecture*, 3, 411–440.
- Manikonda, L., Hu, Y., & Kambhampati S. (2014). Analyzing user activities, demographics, social network structure and user-generated content on Instagram. *CoRR abs/1410.8099*, 1–5.
- McPherson, M., Smith-Lovin, L., & Cook, J. M. (2001). Birds of a feather: Homophily in social networks. *Annual Review of Sociology*, 27(1), 415–444.
- Milgram, p., Takemura, H., Utsumi, A., & Kishino, F. (1994). Augmented reality: a class of displays on the reality–virtuality continuum. Proceedings the SPIE: Telemanipulator and Telepresence Technologies, 2351, 282-292.
- Neuendorf, K. (2002). *The content analysis guidebook*. Thousand Oaks: Sage.
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, 58, 99–108.
- Purcell, M. (2003). Citizenship and the right to the global city: Reimagining the capitalist world order. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27, 564–590
- Ritzer, G. (2015). Prosumer capitalism. *The Sociological Quarterly*, 56, 413–445.
- Ritzer, G., & Jurgenson, N. (2010). Production, consumption, prosumption: The nature of capitalism in the age of the digital ‘prosumer.’ *Journal of Consumer Culture*, 10(1), 13–36.
- Shahzad, B., Lali, M. I., Nawaz, M. S., Aslam, W., Mustafa, R., & Mashkoo, A. (2017). Discovery and classification of user interests on social media. *Information Discovery and Delivery*, 45(3), 130–138.
- Schwartz, H. A., & Ungar, L. H. (2015). Data-driven content analysis of social media: A systematic overview of automated methods. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 659(1), 78–94.
- Smith, M. A., Rainie, L., Shneiderman, B., & Himelboim, I. (2014). *Mapping Twitter topic networks: From polarized crowds to community clusters*. Washington DC: Pew Research Center, 20, 1–56.
- Soler, J., Tencé, F., Gaubert, L., & Buche, C. (2013). *Data clustering and similarity*. Paper presented at FLAIRS Conference, St. Pete Beach.
- UN-Habitat (2017). *The New Urban Agenda*.

Acknowledgment

This research is funded through the New Zealand’s Ministry of Business, Innovation and Employment of programme *Building Better Homes, Towns and Cities, National Science Challenge* contestable fund - *Give Us Space* project.

* Honorary Professor, Hunan University, Changsha, China; Director, Senior Lecturer, Auckland University, Auckland, New Zealand

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

A piedi nudi in città.

A Grosseto, l'esperienza di un laboratorio urbano

Michele Manigrasso*

Abstract

This text argues the topic of slow mobility in contemporary cities.

In particular, the crossing is considered as a strategic theme to increase the quality of life of the inhabitants and to rediscover the beauty of the urban heritage. The revision of the slow mobility system can improve the perception of the city, the environmental quality and solve the enigma of the labyrinth. In fact, in this text, the urban project is interpreted as an "Ariadne's thread".

The theoretical reflection is accompanied by the description of a design experience in Grosseto.

Parole chiave: progetto urbano, mobilità, attraversamento, qualità ambientale, percezione

Keywords: urban design, mobility, crossing, environmental quality, perception

Per migliaia di anni gli insediamenti sono stati misurati dai passi. Con il *passus* i romani hanno dimensionato le città e colonizzato il territorio. Questo rapporto che legava gli abitanti al suolo e il sistema urbano al camminare si è interrotto nel XX secolo, quando l'espansione della città è dipesa sempre più da infrastrutture stradali e il camminare è stato represso, con conseguenze profonde rispetto alla qualità urbana (Pavia R., 2015).

La metafora del labirinto, accostato alla città contemporanea da un'ampia letteratura, è più che attuale: prende l'aspetto di una strategia cartografica per condurci attraverso la complessità della città contemporanea, muoverci all'interno di essa, riconoscerne gli spazi, vincerne le paure e individuare modalità di resistenza al senso di disorientamento spaziale, liberarci dalla prigione dell'atopia. Le nuove forme dell'urbano appaiono, infatti, senza struttura, senza disegno. La città si pone come un intreccio senza centro, senza regole, «[...] come un dispositivo che respinge lo sguardo d'insieme, riportando costantemente l'attenzione sul luogo in cui si è» (H. Damisch, 1996). È questa estraniamento, questa assenza di centro e di orientamento spaziale a fare della città contemporanea un nuovo labirinto che assume caratteri più inquietanti se nella sua opacità

scorgiamo la perdita dell'attraversamento come esperienza creativa dello spazio, come percezione delle differenze e riconoscimento dell'altro (L. Zoja, 2009).

La metropoli contemporanea, nonostante il suo ritmo accelerato, l'esplosione della comunicazione telematica e la velocità dei suoi mezzi di trasporto, nega l'attraversamento, non solo sul piano culturale, ma materialmente, impedendo il movimento, il transito, il camminare. Le grandi infrastrutture impongono il loro dominio, il loro spazio non ha relazioni intenzionali, non è integrato nella città, nel territorio: è uno *spazio derealizzato* direbbe François Choay. La dilatazione della città ha trasformato le strade in corridoi per le auto, il sottosuolo in tunnel per i collegamenti dei treni metropolitani; le arterie a scorrimento veloce tagliano la città, la separano, la frammentano; i percorsi pedonali hanno perso la loro continuità. Lo sguardo dell'uomo *blasé* è imprigionato, dei treni in corsa, mediato dai vetri delle auto, «la più subdola e diffusa prigione che, costruendo attorno a noi un microcosmo impermeabile, ci impedisce di percepire fisicamente odori, espressioni e stati d'animo, isolando anche la nostra mente da quello che ci circonda» (Milesi E., 2016).

L'automobile è oggi motivo di preoccupazione per tutti coloro che hanno a cuore la città. Le arterie di traffico, le zone di parcheggio, i distributori di benzina sono strumenti poderosi e permanenti di distruzione delle città; per far posto ad essi la rete delle strade urbane si sconnette e si apre in spazi che appaiono incoerenti e vuoti a chi percorra la città a piedi. I centri cittadini e altri quartieri meravigliosi per la fitta grana di complessità e di integrazione degli usi vengono sventrati con disinvoltura. Gli elementi-chiave del paesaggio urbano vengono disgregati o separati dal contesto della vita cittadina fino a trasformarsi in oggetti insignificanti. Il carattere della città viene offuscato, così che ogni luogo finisce col somigliare a tutti gli altri e la città nel suo insieme perde ogni fisionomia (Jacobs J., 2009)¹.

«La strada è morta», diceva Le Corbusier. E a ucciderla è stata la crescita indisciplinata delle città, lo sprawl urbano, quell'espansione edilizia informe che si è mangiata gli spazi liberi e ha svuotato la strada, la piazza, delle persone e della sua funzione sociale di spazio di aggregazione.

Oggi più che mai, il tema della mobilità risulta centrale in un discorso ampio sul progetto urbano, anche alla luce dei nuovi paradigmi che necessariamente devono orientare gli obiettivi strategici degli interventi di riqualificazione e di rigenerazione (Ricci M., 2012). La relazione tra forma urbana, qualità delle relazioni sociali e qualità ambientale merita di essere affrontata in maniera seria, profonda e rinnovata. Ricerca scientifica e progetto necessitano di un forte senso di integrazione tra le discipline coinvolte, e tra i saperi che si occupano di territorio. Al di là della

complessità del tema, ampiamente dibattuto da diversi punti di vista, percettivo, estetico, economico, sociale e di comfort ambientale, una serie di indicatori e parametri aiuta a tracciare in maniera inequivocabile un profilo sulla salute delle nostre città, per comprendere meglio l'esito anche invisibile che alcune scelte producono sul territorio, per poi orientare politiche e azioni lungo una più consapevole e corretta direzione di sviluppo.

In Italia, risulta molto utile il lavoro svolto da associazioni come Legambiente che ogni anno pubblicano report² sulla qualità ambientale delle città rispetto ad alcuni indicatori. Per esempio, non è per nulla confortante l'indagine sull'inquinamento dell'aria, e sulle politiche di mobilità sostenibile consegnata dal rapporto "Mal'aria di città 2019". Secondo Legambiente, infatti, anche il 2019 si è aperto nella morsa dello smog: nei primi 25 giorni di gennaio sono ben 9 le città italiane che hanno registrato oltre 15 giorni di superamento del limite giornaliero previsto per il PM10³. Le politiche urbane che incentivano la pedonalizzazione e la *slow mobility*, scoraggiando l'uso dei mezzi privati, sono piuttosto deludenti e procedono molto lentamente. I ritardi italiani sono evidenti soprattutto se ci si confronta con l'Europa: i trent'anni di isole pedonali nel nostro paese impallidiscono davanti all'innovazione raggiunta in paesi come Germania, Olanda, Danimarca e Gran Bretagna, in cui si possono rintracciare numerosi esempi virtuosi, sia in merito a modalità operative di pedonalizzazione nei tessuti storici, sia in merito alla realizzazione di nuovi quartieri chiusi al traffico veicolare privato⁴, e irrorati da un sistema efficiente di mobilità pubblica. Una tendenza sempre più evidente, che procede nella direzione tracciata dai principi di sostenibilità ambientale e sociale.

Da questa angolazione, un'esperienza progettuale risultata molto interessante per chi scrive, è rappresentata dal workshop inter-universitario "*Riabitare il Patrimonio. Un progetto per Grosseto*" che ha visto impegnati docenti, studenti e architetti neolaureati dei Dipartimenti di Architettura delle Università di Firenze e Pescara, insieme alla Scuola Permanente dell'Abitare⁵.

La serie di eventi interni al workshop, organizzati con l'amministrazione comunale di Grosseto, ha visto coinvolte le università in un lavoro di "progettazione partecipata" per la rigenerazione del centro urbano, e in particolare delle mura medicee, cesura tra nucleo storico e successive espansioni. Fino alla metà dell'800, Grosseto si identificava con la fortezza, una sorta di "terrazza" urbana con sguardo privilegiato sulla campagna circostante. Quando a metà '800 la città ha iniziato a crescere esternamente, le mura si sono configurate come elemento di separazione, creando e rafforzando un limite tra "due città": il centro, nonché il nucleo di prima fondazione, e le espansioni dove si è svolta la vita cittadina dal dopoguerra in poi. È evidente che si è assistito a un

vero e proprio ribaltamento tra “dentro” e “fuori”: le funzioni vitali della vita pubblica, i punti di riferimento (negozi, uffici, servizi collettivi) che un tempo si trovavano all’interno del borgo, ora sono fuori. La “centralità” del tessuto storico è solamente fisica, per il resto risulta poco abitato e sottoutilizzato, escluso dal resto della città da una rete radiocentrica di strade carrabili. Questa condizione è tra le ragioni che hanno spinto il sociologo urbano Gian Franco Elia⁶ a coniare, nel 2002, l’espressione ormai nota “Grosseto, città malgrado”: la città è considerata tale, nonostante la difficile collocazione geografica, la scarsa autonomia, la dimensione del suo centro storico, etc.

L’abbandono delle mura e lo stato di degrado e di sottoutilizzo del parco (organizzato sopra ed esternamente alle mura) non permettono di cogliere le connessioni tra le due parti (il dentro e il fuori); inoltre, gli spazi interposti tra via Circondaria (la circonvallazione che cinge il centro) e i bastioni, sono in gran parte fruiti e occupati dalle auto, nonostante l’ampio parcheggio ipogeo sotto la piazza Caduti di Nassiriya.

Ne risulta una “città-labirinto”, un intreccio senza riferimenti, dominio delle automobili che hanno frammentato la città nelle sue parti, scoraggiando l’attraversamento a piedi o in bicicletta, allontanando gli abitanti dalla loro storia. Grosseto è una città senza centro, assimilabile a un organismo senza un cuore pulsante. Per queste ragioni, il recupero delle mura, come bordo tra nucleo e successive espansioni, ha rappresentato il *focus* principale del progetto, interpretato dal gruppo di lavoro come un possibile “filo di Arianna” per ridare senso all’attraversamento e, riprendendo le parole di Rosario Pavia, «per annientare il mostro che vaga indisturbato in questo labirinto, e risolvere l’enigma» (Pavia R., 2002).

Avviato ad ottobre 2015, il workshop si è articolato attraverso una serie di fasi realizzate in loco e nelle sedi universitarie; momenti che hanno visto la partecipazione attiva dei cittadini in un processo aperto, di “ascolto”, “progettazione” e “condivisione”. Il tema della mobilità, in particolare quella dolce, è apparso fin da subito fortemente strategico per provare a risolvere la cesura tra le parti, coinvolgendo gli spazi interni abbandonati delle mura, e collegando le diverse quote del parco, le superfici in copertura e le aree esterne. Queste ultime, oggi limite urbano “tra le due città”, configurano un lungo filtro che avvolge il centro storico, riallacciando i flussi tra interno ed esterno. Infatti, la strada carrabile perimetrale (viale Manetti) viene declassata e integrata in un ampio ring verde che libera le mura dall’asfalto e dalle macchine. La sua funzione è duplice perché da un lato, riorganizza le superfici permeabili e le aree sportive presenti all’esterno, tessendo una passeggiata continua all’aperto, dall’altro, accoglie il sistema dei parcheggi e migliora l’accessibilità al centro: una serie di percorsi conduce ai passaggi interni alle mura e alle troniere,

spazi interpretati come luoghi da attraversare, in un discorso di continuità urbana tra epoche storiche finalmente riammagliate.

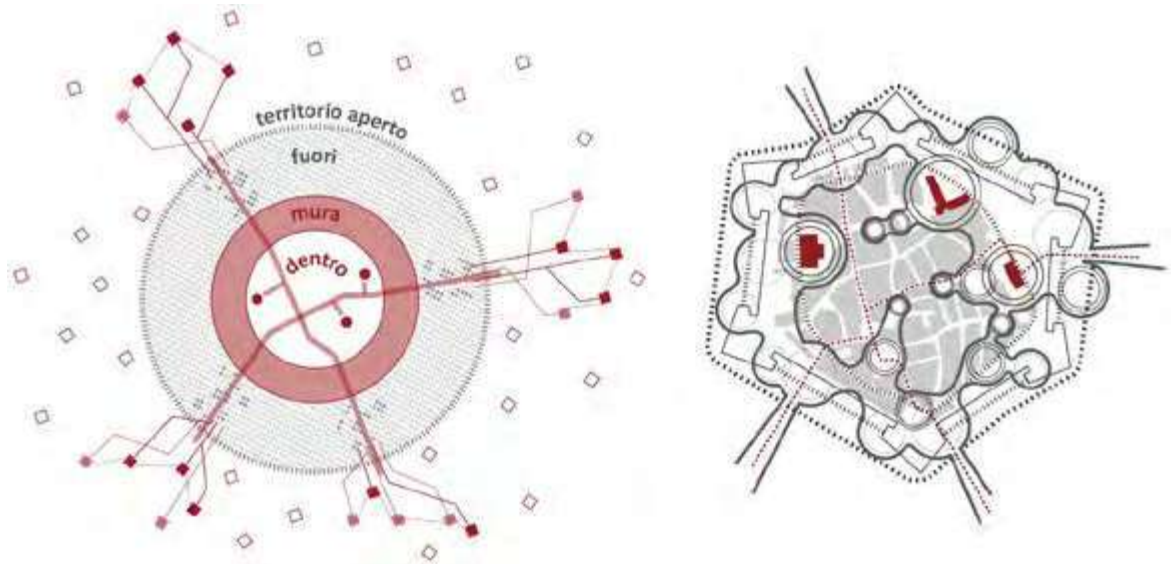


Figura 1. Connessioni con il territorio e interpretazione delle mura come sistema coagulante osmotico.

Il progetto ha lavorato sull'intero "corpo" delle mura, proponendo la realizzazione di una "Officina Creativa del Gusto", ovvero una scuola residenziale di alta formazione per chef, riutilizzando i bastioni e alcune architetture pubbliche abbandonate all'interno del borgo. Mentre gli edifici presenti nel tessuto sono destinati a residenze speciali, biblioteche e spazi per la didattica, le cubature utili interne alle mura sono pensate come ristoranti e laboratori in cui fare esperienza pratica. Si tratta quindi della costruzione di una filiera produttiva che lega il territorio maremmano, le sue tradizioni e l'economia enogastronomica, con la città, i cui spazi storici si fanno vetrina dell'intera filiera, paesaggio urbano da fruire e percepire in maniera nuova, a passo lento, in piena sintonia con lo spirito del luogo.

La quota che si ritiene strategica è quella delle "piazze basse", costituite da un sistema lineare di gallerie tra diverse "stanze": le prime diventano gli attraversamenti urbani ciclo-pedonali che mettono in relazione il centro storico con la città esterna; le stanze diventano i laboratori in cui gli studenti della scuola potrebbero fare esperienza, spazi operativi in cui si lavorano i prodotti e si preparano i piatti. La configurazione ordinaria ipotizzata vede il funzionamento di questo sistema fortemente integrato al parco fuori le mura, e all'organizzazione degli spazi interni al centro storico, piazze ed edifici pubblici rifunzionalizzati. Durante eventi particolari, feste e manifestazioni varie, questi spazi interni potrebbero funzionare all'unisono, con attrezzature poste esterne e in copertura.



Figura 2. Vista a volo d'uccello del parco fuori le mura con sezione sul parcheggio interrato.

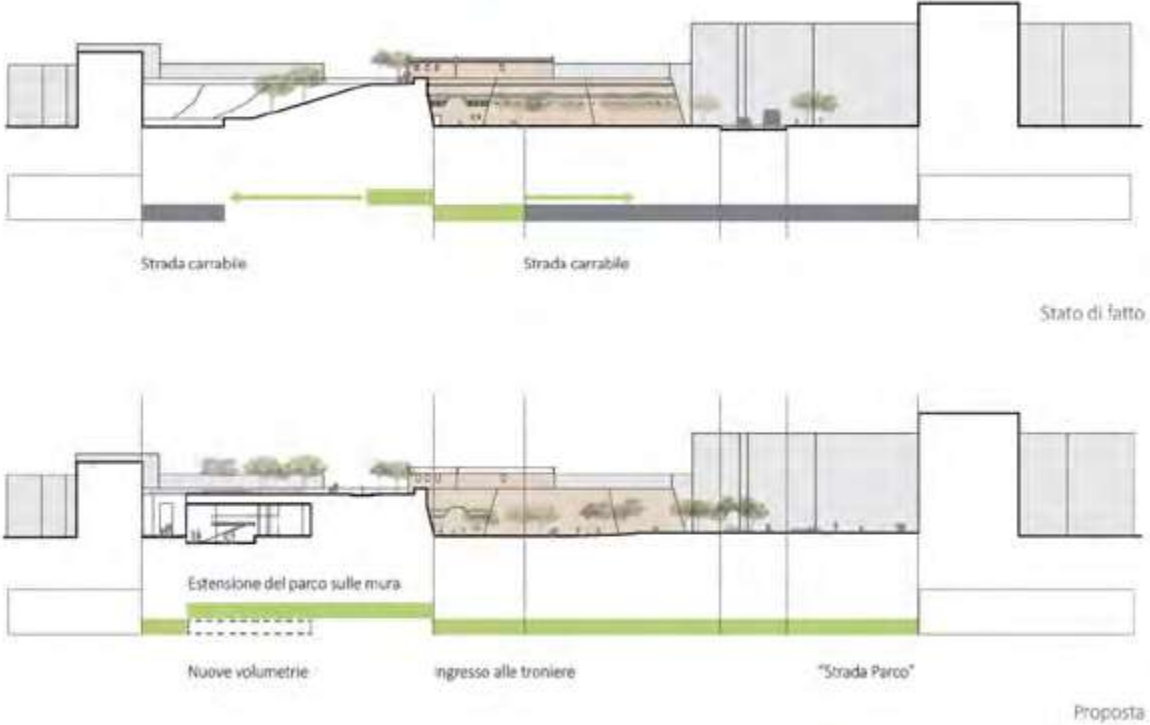


Figura 3. Da limite urbano a strada parco. Sezione trasversale tipologica sul parco fuori le mura.



Figura 4. Lì dove le mura sono state interrotte. Vista della riqualificazione di Piazza del Popolo

Il progetto prevede, inoltre, la pedonalizzazione⁷ dei due assi principali del centro storico (corso Giosuè Carducci e via Daniele Manin-via Garibaldi), ovvero il cardo e il decumano della città storica, che intercettano le piazze più importanti: piazza del Sale, piazza Dante, piazza Socci lungo l'asse Nord-Sud e piazza Gioberti, piazza Mensini e piazza della Palma, lungo l'asse Est-Ovest. La pedonalizzazione riguarda anche l'anello interno alle mura (via Aurelio Saffi e via Giuseppe Mazzini), mentre il resto del tessuto storico rimarrebbe una ZTL⁸. Le azioni proposte a livello di mobilità, puntando sull'abbassamento delle velocità sia all'interno che all'esterno delle mura storiche, mirano a migliorare il senso e la qualità della percezione del paesaggio urbano: passeggiando lungo il parco, si avrebbe la possibilità di instaurare un nuovo legame emotivo con la città e il patrimonio presente. E questo lavora nella direzione di una migliore convivenza urbana. È quello che Crepet definisce «il paradosso della solitudine: nei quartieri periferici anonimi non sei solo, ma ti senti solo. Invece nella piazza del duomo di Pistoia magari sei solo, ma non hai la sensazione della solitudine: ti fa compagnia l'eco del bello, della storia». Lo stesso Botta afferma che «lo spazio è un elemento evocativo, capace di

offrire emozioni. E il vero senso della città non sta nel costruito, ma negli spazi che li realizzano (le strade, le piazze, i giardini, gli slarghi)»⁹.

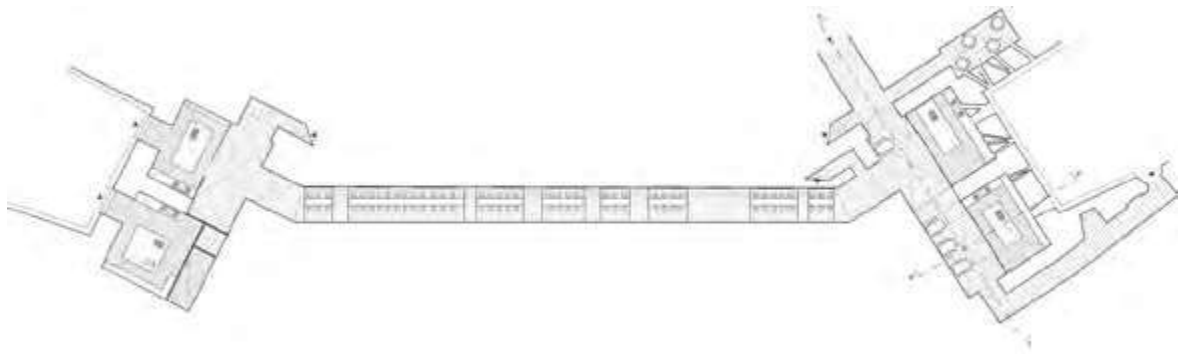


Figura 5. Planimetria di uno degli attraversamenti attrezzati interni alle mura.

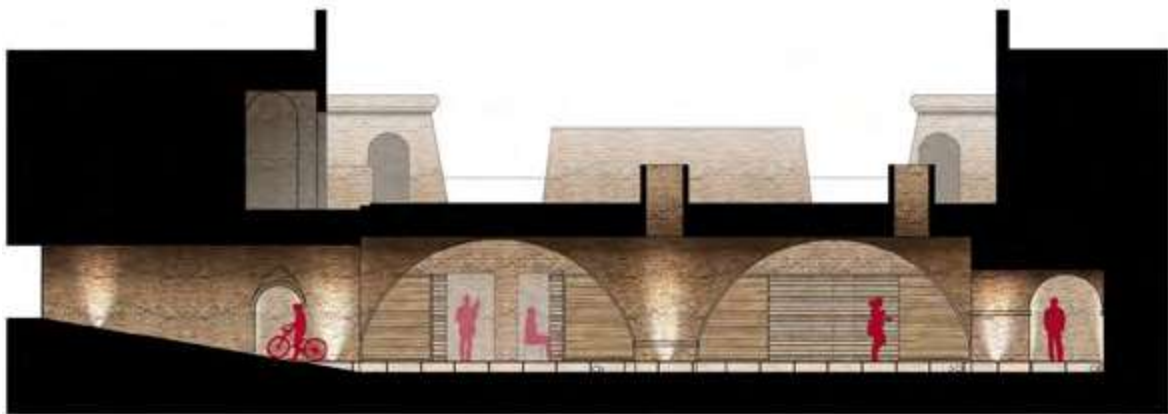


Figura 6. Sezione lungo un attraversamento tipo, con l'accesso alle attività interne alle troniere.

Lavorare sul tema della mobilità in città come Grosseto, rappresenta oggi la possibilità di migliorare la qualità urbana da molti punti di vista: non solo per ottimizzare la dinamica dei flussi, lo sviluppo e la diffusione dei mezzi di trasporto più o meno ecologici, o per rendere più razionali quelle che nel linguaggio trasportistico sono definite le “linee di desiderio”, ma per la costruzione di una nuova generazione di spazi pubblici che assicurino comfort e benessere, interpretino il camminare come nuovo paradigma della vita urbana, e rileggano le varie stratificazioni storiche come palinsesto di quella grande architettura ipertestuale che chiamiamo città. L'Italia è in netto ritardo su questi temi e i nostri centri urbani ne sono testimonianza evidente. Uno sguardo alle realtà europee può fare da bussola per

orientare in maniera consapevole, autonoma ed efficace le politiche urbane, anche svincolandosi da tardive strategie nazionali.

Questo breve contributo, attraverso il riferimento al laboratorio urbano in corso a Grosseto, ha voluto riflettere sulla necessità di ritornare, attraverso il progetto urbano, a ragionare su alcuni temi che oggi più che mai vanno integrati: sicurezza, rispetto per il patrimonio, bellezza e qualità ambientale devono essere obiettivi centrali delle agende urbane per ritornare ad attraversare la città recuperando il passo ormai dimenticato, quello utile alla scoperta, favorendo condizioni ambientali confortevoli. È il momento di una rivincita delle nostre città a favore della lentezza, che possa contribuire alla costruzione di ambienti salubri nel rispetto di quella bellezza che abbiamo ereditato e che merita di essere riscoperta.

Perché in fondo, bisogna entrare nei luoghi come a piedi nudi, per rispettare e ascoltare. Per interrogare il suolo e andare oltre. Il progetto solo in parte è implicito (De Matteis G., 1995). Ed è così che siamo arrivati a Grosseto, come a piedi nudi in un territorio di conflitto. Eravamo in allerta e pronti ad ascoltare, con l'entusiasmo e la voglia di realizzare nuove utopie.

Note

¹ È stata Jane Jacobs con il suo libro *The Life and Death of Great American Cities* del 1961 a riportare l'attenzione sul ruolo delle strade di quartiere come spazio pubblico indispensabile per la vita sociale, lo scambio interpersonale, il radicamento di una comunità di vicinato. Questo insieme di fattori realizzava una qualità urbana specifica, propria della scala intermedia, legata alle esigenze della popolazione residente e al rapporto tra abitazione, isolato e rete stradale. Si veda, a tal proposito, il capitolo "Elogio del marciapiede", contenuto nel libro di Rosario Pavia, *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli Editori, in cui l'autore espone il tema della mobilità lenta e del legame con la percezione del paesaggio urbano, attraverso esempi emblematici forniti dalla letteratura del '900.

² Uno tra i più completi rapporti è "Ecosistema Urbano" realizzato annualmente da Legambiente. Per l'edizione del 2018, si veda: www.legambiente.it/ecosistema-urbano.

³ Si veda "Mal'aria di città 2019. La mobilità urbana al centro del risanamento", pubblicato da legambiente il 22 gennaio 2019, sul sito www.legambiente.it/wp-content/uploads/Malaria2019_dossier.pdf.

⁴ Una ricca casistica è in Sanseverino E.R., Sanseverino R.R., Vaccaro V. (a cura di) (2012), *Atlante delle smart cities. Modelli di sviluppo sostenibili per città e territori*, Milano: Franco Angeli Editore.

⁵ Al workshop hanno partecipato: per l'Università di Pescara, Carlo Pozzi e Michele Manigrasso con i neolaureati Ottavio Berghella, Riccardo Berghella, Milena Ciamarra, Laura Costantini, Antonello Gallo, Paolo Sabatini, Giovanni Santoro, Andrea Trovarelli; per l'università di Firenze, Carlo Terpolilli, Mariagiulia Bennicelli Pasqualis e Francesco Messina con gli studenti Giulia Adoni, Leonardo Caraffini, Tommaso Ciani, Marco Fabri, Lorenzo Norcini, Antonia Placanica, Lapo Saladini, Teresa Ulivi. Responsabile scientifico: Edoardo Milesi. Coordinamento generale: Michele Manigrasso. Per una maggiore comprensione degli esiti del workshop, si veda: Michele Manigrasso (2016), *Riabitare il patrimonio. Un progetto per Grosseto*, Edizioni Archos, Bergamo.

⁶ Elia G. F. (2002), *Città malgrado*. Gian Franco Elia parla di Grosseto come di una "città malgrado" perché «sorge in un'area priva dei requisiti essenziali per divenire città»; perché «nel suo primo millennio, non ha un'organizzazione politica espressa in qualche modo dalla popolazione e manca di quella autonomia che (...) costituisce condizione indispensabile per lo sviluppo della civilizzazione urbana in Italia» ed infine perché

«nello stesso periodo, la perimetrazione della città è rigorosamente definita dalla sua cerchia muraria ed accoglie una popolazione assai ridotta».

⁷ Per pedonalizzazione si intende una «zona interdetta alla circolazione dei veicoli salvo quelli di servizio di emergenza, i velocipedi ed i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissione zero, aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi» (Art 3 del C.D.S).

⁸ L'ampliamento delle zone pedonali intercetta anche il sentimento positivo degli stessi abitanti di cui, secondo un sondaggio del 2003 riportato nel P.U.M del Comune di Grosseto, il 79% si era espresso favorevolmente alla creazione di Zone Pedonali. Nello specifico, il 73% era a favore della creazione di Zone Pedonali proprio nel centro storico. Questo sondaggio mostra quanto la popolazione sia ben disposta alla chiusura del traffico nel centro e la proposta potrebbe diventare un primo step verso la completa pedonalizzazione delle strade *intra moenia*.

⁹ Le due citazioni sono tratte dal libro Botta M., Crepet P. con Zois G. (2007), *Dove abitano le emozioni*, Torino: Giulio Einaudi Editore.

Bibliografia

- Amendola G. (2003), *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Roma-Bari: Edizioni Laterza.
- Botta M., Crepet P. con Zois G. (2007), *Dove abitano le emozioni*, Torino: Giulio Einaudi Editore.
- Celuzza M., Papa M. (2013), *Grosseto Visibile*, Grosseto: Edizioni Effigi.
- Damish H. (1996), *Skyline. La ville Narcise*, Paris: Edition Du Seuil.
- Elia G. F. (2002), *Città malgrado*, Grosseto: Edizioni Effigi.
- De Matteis G. (1995), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milano: FrancoAngeli.
- Jacobs J. (2009), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Macchi Cassia C. (1991), *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*, Roma: Carocci Editore.
- Manigrasso M. (2016), *Riabitare il patrimonio. Un progetto per Grosseto*, Albino: Edizioni Archos.
- Milesi E. (2016), *Editoriale*, in Artapp n. 16, Albino: Archos Edizioni.
- Sanseverino E.R., Sanseverino R.R., Vaccaro V. (a cura di) (2012), *Atlante delle smart cities. Modelli di sviluppo sostenibili per città e territori*, Milano: Franco Angeli Editore.
- Pavia R. (2015), *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Roma: Donzelli editore.
- Ricci M. (2012), *Nuovi paradigmi*, Trento: ListLab Edizioni.
- Sennet R., *La coscienza dell'occhio. Progetto e vita sociale nelle città*, Roma: Feltrinelli.
- Zoja L. (2009), *La morte del prossimo*, Torino: Editore Einaudi.

*Architetto, Assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Architettura di Pescara.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

L'Aquila, frammenti di comunità

Ri-costruzione e tras-mutazione sociale: uno sguardo sociologico

Anna Maria Paola Toti *

Abstract

The research analyzes the transformation of the historical, social and urban context, ten years after the earthquake in L'Aquila.

The historical nucleus, the center of gravity of this community, it is still a wasteland. The analysis shows the need to reconnect to the daily life of the individuals with the concrete possibilities of intervention in the democratic life to take care for the territory as a prerequisite for social welfare and safety.

Parole chiave: osservazione partecipante, comunità, spazio sociale, vita quotidiana, bene comune.

Key words: participant observation, Community, social space, daily life, Common Good.

1. Forme dell'abitare tra spaesamento e sospensione

L'Aquila 6 aprile 2009 – 6 aprile 2019 work in progress... A distanza di dieci anni dal catastrofico evento, l'Aquila è tuttora un grande cantiere. Lo *skyline* della città è delineato da una fitta trama di gru. La ricostruzione lascia un senso di sospensione: stenta, arranca sia in relazione al patrimonio artistico ed architettonico sia dal punto di vista del tessuto urbano, economico,



L'Aquila, scuola De Amicis, via San Bernardino (foto Anna Maria Paola Toti)

storico e sociale. Il cumulo delle macerie, le transenne, le gru, sono divenute parte integrante di un panorama che include un duplice disastro: da una parte quello tragico della distruzione, dall'altro

quello avvilente della ricostruzione. Le facciate ingabbiate da travi di acciaio, i puntelli in legno, le reti e le transenne hanno lasciato posto ai cantieri che stanno trasformando il caos dei crolli e

delle macerie in altre forme e prospettive. Ogni demolizione rimuove una patina dolente della sua storia e riporta alla luce una configurazione diversa. La successione dei ponteggi si alterna agli edifici restaurati e alle installazioni d'arte che rivestono molti cantieri con l'intento di trasformare la dimensione aleatoria che si coglie in molte strade della città¹. Il centro storico è ancora avvolto in un esasperante vuoto e in un assordante silenzio. Per le strade e per i vicoli del centro transitano soltanto operai, mezzi pesanti e si respira la continua polvere dei cantieri. È un *continuum* di cartelli "Vendesi" sulle case disabitate e i locali. Il flusso economico è un'altra drammatica cartina di tornasole. Sono poche le attività commerciali ripristinate al centro storico – prevalentemente enoteche e bar – a causa dell'assenza dei servizi, degli uffici pubblici, dei parcheggi. I dati della ConfCommercio Abruzzo, riportano che prima del sisma le attività commerciali e artigianali presenti dentro le mura erano circa 1.000, attualmente ne sono 186. A questo si aggiunge il dramma di una pesante emigrazione: molti aquilani, ufficialmente residenti, di fatto non vivono più a L'Aquila. Molte delle persone che sono andate via erano quelle che avevano capacità di spesa, come i dipendenti pubblici, gli insegnanti, i professionisti. Queste diverse situazioni ovviamente si ripercuotono sull'economia.

I cittadini continuano a incontrarsi in "non luoghi" (come il Centro commerciale L'Aquilone che da struttura destinata allo shopping, è diventata per gli aquilani un "luogo" per trascorrere il tempo libero), la cui vocazione non è territoriale, non crea identità singole, rapporti simbolici e patrimoni comuni e condivisi, ma è anti-relazionale, anti-identitaria (Augé 2003). Questi luoghi altri rappresentano contesti sospesi, privi di significato, neutri, all'interno dei quali gli attori sociali devono adattarsi. La comunità è stata dispersa sul territorio, stravolta in forme di vicinato amorfe e senza storia e gli abitanti sono stati privati di un progetto urbanistico in grado di far tornare a vivere la *texture* sociale e materiale della *polis*. Quello che emerge è l'aspetto del disorientamento come base delle relazioni, di conseguenza la realtà stessa tende a divenire una realtà spazializzata sradicata. Secondo il Servizio di Elaborazione Dati del Comune dell'Aquila – dati aggiornati al mese di marzo 2019 - sono ancora 7.120 le persone alloggiate nei Progetti C.A.S.E. (Complessi antisismici sostenibili ed ecocompatibili) e nei MAP (Moduli abitativi provvisori) a causa dell'inagibilità della propria casa. Questi insediamenti - mal collegati fra loro e con il centro - costituiscono soltanto un luogo-dormitorio senza servizi: luoghi a forma di caserma, luoghi fantasma, zone di incertezza che lasciano senza alcuna risposta la domanda dove inizia la città e dove finisce. In questi non-luoghi le dinamiche di frammentazione e di dispersione si sono consolidate.



L'Aquila, Progetto C.A.S.E. frazione di Bazzano (foto Anna Maria Paola Toti)

I cittadini abitano uno spazio indefinito, le cui funzioni si distribuiscono e si disseminano ovunque, al di là di ogni logica e di ogni urbanistica. Lo spazio diviene estraneo e non appartiene più agli abitanti che vagano smarriti, sospesi tra le strade e le vie: «è il gioco del punto di vista spaziale il cui organo è tutto il corpo in movimento, il corpo individuale e sociale. La mappa mentale di un insediamento è una esperienza intersoggettiva. Nello spazio vengono lasciati

degli indizi che richiamano per analogia e passaggi la mappa più ampia: non solo il “io dove sono?”, ma anche “chi sono rispetto a chi?”» (La Cecla, 1993: 32).

Sulla base di queste riflessioni, il *file rouge*² che guida la ricerca di sfondo è l'analisi della frammentazione del tessuto urbano, storico, sociale dell'Aquila e la conseguente privazione degli usi sociali dello spazio. Lo studio delle reti sociali e della dimensione cronò-topica della società aquilana risultano fondamentali per comprendere le trasmutazioni sociali. Le pratiche quotidiane, la vita relazionale, si è degradata in seguito al depauperamento e alla sparizione dei luoghi di incontro. A L'Aquila la categoria spazio-temporale si è trasformata e con essa la mappatura topografica, gli stili di vita, gli atteggiamenti e le sfere della socializzazione che hanno costruito l'individuo come "persona sociale". L'esser-ci dell'individuo si manifesta in virtù di una relazione sociale con la città come spazio vivente, come spazio della discussione, della partecipazione e condivisione sulla base del modello dei beni comuni (Ostrom, 1990). Nella progettazione degli spazi comuni si possono individuare importanti benefici rispetto all'ambiente, sia in termini di sostenibilità che in termini di socialità. Lo spazio tra gli individui si realizza attraverso l'azione e il discorso, mediante questi due concetti gli uomini non si limitano ad esistere, ma si distinguono in quanto soggetti. La funzione della sfera pubblica è quella di far luce (*Aufklärung*) sugli affari umani, rivelando uno spazio in cui gli individui possano mostrare, attraverso i fatti e le parole, chi sono e che cosa possono fare: è l'affermazione personale, dell'agire, dell'iniziare, del compiersi. La rivitalizzazione della sfera pubblica, della sfera nella quale può nascere la pratica della cittadinanza, richiede sia il recupero di un mondo comune condiviso (ovvero il superamento dell'alienazione dal mondo), sia la creazione di numerosi spazi della presenza nei quali gli individui

possono rivelare la propria identità e stabilire rapporti basati sulla reciprocità e la solidarietà. In questo spazio della presenza è possibile condividere le esperienze, le azioni giudicate e le identità rivelate. Gli spazi riflettono ed interagiscono con le complesse e stratificate trame sociali, culturali e politiche individuali e collettive. Essi divengono tracce mnemoniche, da interpretare attraverso il fluire e le interrelazioni degli abitanti, gli eventi e gli oggetti. Il tempo connota ontologicamente la conoscenza, poiché ogni esperienza di senso articola il presente sull'esser-stato e sull'apertura di futuro, sulla memoria e sulla progettualità, sulla comprensione delle trasformazioni e dei mutamenti della realtà sociale, per cogliere il significato di quanto è accaduto, per la comprensione dei rapporti tra passato e presente. Di grande rilevanza l'elaborazione e la trasmissione/rappresentazione sociale del passato, il modo in cui la ri-costruzione del passato viene ri-compresa all'interno dell'interazione collettiva e sociale e, al contempo, condivisa dagli individui.



L'Aquila, Piazza Chiarino (foto Anna Maria Paola Toti)

Per comprendere le dinamiche tra gli individui è necessario osservare le pratiche che i soggetti mettono in atto nelle loro azioni all'interno delle quali si manifesta l'*habitus* di ciascuno di loro. I concetti di pratica e di senso pratico rivestono una rilevante funzione sia empirica che teorica, come mezzi di osservazione e comprensione delle azioni sociali. L'*habitus* implica discorsi, istituzioni, strutture architettoniche,

decisioni regolative, leggi, misure amministrative; esso è la rete che si stabilisce tra questi elementi e ha come funzione principale quella di rispondere ad una urgenza (Bourdieu 1979). Il concetto di dispositivo, come un insieme di pratiche e di prescrizioni di un modo di vita che tende a creare un *habitus*, ha una funzione strategica dominante. La sua affermazione è collegata al fatto che diviene un orizzonte normativo interno non imposto, ma che si pone come l'unico accettabile: «se si considera la città come opera di certi "agenti" storici e sociali, si giunge a distinguere l'azione e il risultato, il gruppo (o i gruppi) e il loro prodotto. Senza pur tuttavia separarli. Niente opera senza una successione regolata di atti e di azioni, di decisioni e comportamenti, senza messaggi e senza codici» (Lefebvre, 1970: 67-68). Nel passato era la mappa

a riflettere ed a indicare le forme del territorio, di contro nella società contemporanea vi è la tendenza alla frammentazione dello spazio e alla costruzione di edifici destinati a segregare gli individui: «ora toccava al territorio di diventare un riflesso della mappa, di essere elevato al livello di ordinata trasparenza che le mappe cercavano di raggiungere. Ero lo spazio stesso che andava rimodellato, o modellato dal niente, per somigliare alla mappa e obbedire alle decisioni dei cartografi» (Bauman, 2001: 41). Avviene una decomposizione del tessuto originario.

Dal punto di vista dell'amministrazione dello spazio, la modernizzazione significa monopolio dei diritti cartografici, una mappa che si risolve in un quadro in cui vengono designate le realtà urbane che devono ancora nascere e che, derivano il proprio significato e le proprie funzioni solo dal sito loro assegnato all'interno della griglia: «solo allora significati e funzioni



L'Aquila, Via Castello (foto Anna Maria Paola Toti)

possono essere davvero privi di ambiguità; la loro *Eindeutigkeit* - la loro chiarezza - sarà garantita *ex ante* dalla detronizzazione o dalla evizione di autorità interpretative diverse da quella che si è assicurata il monopolio» (Bauman, 2001: 47). Il venir meno della relazione tra l'abitare ed il costruito rende complesso quel processo culturale che si esplica nel rapporto tra identità e luoghi. I luoghi e gli individui si

alienano. Tutto si omologa, vi è l'eterna ripetizione dell'identico. Qual è la forma della città e come si definisce? Vengono meno gli spazi di socializzazione, i luoghi dell'interazione collettiva, della condivisione, fondamentali per ogni comunità. La *communitas* come luogo privilegiato dell'identità, che nella storia, nelle abitudini, nelle usanze del gruppo umano ritrova le coordinate del proprio comportamento. La *Gemeinschaft* rappresenta un luogo complesso e fondamentale delle relazioni, degli infiniti intrecci delle storie e delle interazioni dei gruppi; in essa ciascun individuo condivide con tutti gli altri un insieme di norme e di valori. Uno degli aspetti sostanziali della comunità è la comprensione, il *consensus*: «un modo di sentire comune e reciproco, associativo, che costruisce la volontà propria di una comunità. Essa rappresenta la particolare forza e simpatia sociale che tiene insieme gli uomini come membri di un tutto (...) La comprensione riposa quindi su un'intima conoscenza reciproca, in quanto questa è condizionata –

e a sua volta la stimola – dalla partecipazione immediata di un essere alla vita dell'altro» (Tönnies, 1963: 62). Con la nuova *carte*, il territorio aquilano viene frammentato, disgregato e assieme a questi fenomeni vi è il dissolversi del fluire delle interazioni e dell'intersoggettività della vita quotidiana. In un luogo privo di spazi pubblici le norme e i valori non possono essere più discussi, gli individui non possono confrontarsi e i giudizi su quello che è giusto/sbagliato, bello/brutto, corretto/scorretto, utile/inutile possono soltanto discendere dall'alto «da regioni impenetrabili, se non per l'occhio più acuto; i verdetti sono indiscutibili (...). Non c'è spazio alcuno per gli opinionisti locali, né per una opinione locale in quanto tale» (Bauman, 2001: 30-31). Lo spazio è il luogo di introiezioni mentali (le memorie) e al contempo delle proiezioni fisiche e psichiche (gli eventi). Il tentativo di recuperare l'ordine delle cose, attraverso la combinazione di prospettive e di punti di vista mutevoli, che ri-costruiscono la presenza fisica e lo spazio privato collettivo. L'abitazione dello spazio si realizza mediante l'appropriazione tattile, fisica, non soltanto quella ottica. La storia della città dell'Aquila si deve ri-costruire lungo la traiettoria delle identità urbane. La vista dei luoghi mutevoli e delle mobilità socio-culturali induce a considerare il *cives* un *voyageur*, un viaggiatore che attraversa il territorio, un tessuto che parla di storia(e) e che rivela che le tracce delle sue rovine sono lasciate sul complesso urbano per modellarne il presente e tracciarne la mappa del suo futuro. L'esistenza dell'individuo si manifesta in virtù di una relazione sociale tratta dall'esistenza della città come spazio vivente, come spazio della discussione e della libera espressione del pensiero. L'individuo è un tutt'uno con la sua città, si sente vivere in lei: è il risultato dell'interazione tra gli organismi umani, l'ambiente circostante e la società che costituisce l'aspetto collettivo del pensiero individuale (Cooley 1902). La società esprime l'insieme di legami e di relazioni entro cui si trovano inseriti gli individui. Si può comparare l'immagine di un luogo a una mentalità, a un insieme di pratiche sociali, ossia a un tessuto organizzativo di fatti e possibilità (Lynch 1960).

2. Usi e funzioni sociali dello spazio

La dialettica relazionale attore sociale/spazio può essere compresa attraverso le pratiche del camminare, dei movimenti degli individui, che segnano e ricostruiscono i luoghi della città: «la storia comincia raso terra, con dei passi, che sono il numero, ma un numero che non costituisce una serie. Non si può infatti contare poiché ciascuna delle sue unità ha un carattere qualitativo: esprime uno stile di apprensione tattile e di appropriazione cinestetica. La successione dei passi sono una forma di organizzazione dello spazio, costituiscono la trama dei luoghi. Da questo punto

di vista le motricità pedonali formano uno di questi sistemi reali la cui esistenza crea effettivamente la città (...). Non si localizzano, sono essi stessi a costituire uno spazio» (De Certeau, 2001: 150). L'individuo e lo spazio sono due concetti che non possono essere irrelati, in quanto l'esistenza umana è sempre un'esistenza spazializzata. Lo spazio non è soltanto un luogo



L'Aquila, Corso Vittorio Emanuele II, mostra di R. Grillo (foto Anna Maria Paola Toti)

fisico e naturale, ma è eminentemente uno spazio di vita, di flussi, di reti sociali che si declina in una molteplicità di microspazi, di intersezioni all'interno dei quali l'individuo vive e inter-agisce: un reticolo che incrocia dei punti e che intreccia la sua matassa: «lo spazio in cui viviamo, dal quale siamo chiamati fuori da noi stessi, nel quale si svolge concretamente l'erosione della nostra vita, del nostro tempo e della nostra storia,

questo spazio che ci rode e ci corrode, è anch'esso uno spazio eterogeneo. (...) noi non viviamo all'interno di un vuoto che si colorerebbe di riflessi cangianti, viviamo all'interno di un insieme di relazioni che definiscono delle collocazioni irriducibili le une alle altre e che non sono assolutamente sovrapponibili» (Foucault, 1984: 22). La dimensione dell'individuo nello spazio urbano non è solo quella di abitante, ma anche di cittadino che si realizza in virtù della reciprocità con lo spazio. Le riflessioni di Georg Simmel sullo spazio rappresentano un punto di partenza ineludibile per lo studio delle pratiche quotidiane di interazione sociale. Per il sociologo tedesco lo spazio svolge una funzione sociale fondamentale in quanto è un'attività dell'anima, il modo umano di collegare in visioni unitarie affezioni sensibili in sé slegate (Simmel 1989). Nello spazio si realizzano le configurazioni delle cose e l'azione reciproca tra gli individui, esso diviene modello di relazioni umane: «L'azione reciproca tra gli uomini viene sentita - oltre a tutto ciò che essa è altrimenti - anche come riempimento dello spazio. (...). Il "tra" come reciprocità meramente funzionale, i cui contenuti rimangono in ognuno dei suoi portatori personali, si realizza qui anche come pretesa sullo spazio esistente tra questi, si svolge realmente sempre tra le due posizioni spaziali. (...)» (Simmel 1989: 525). Simmel constata che per Kant lo spazio è «la possibilità dell'esse-re insieme»: «esso corrisponde anche sociologicamente a questa definizione, in quanto l'azione reciproca fa sì che lo spazio, prima vuoto e nullo, divenga qualcosa per noi, e riempie lo spazio in quanto lo spazio la rende possibile» (Simmel 1989: 525). Lo spazio diventa ricettacolo di

memoria e di identità. Come è stato messo in evidenza, il concetto di identità denota la capacità di un individuo di stabilire una continuità temporale e una consistenza simbolica, malgrado i cambiamenti e di fronte a eventi traumatici che la minacciano. Il ruolo della memoria di un gruppo, diventa centrale, in quanto: «non dispone solo di parole, di storie scritte o trasmesse oralmente, ma di artefatti, monumenti, simboli, cerimonie pubbliche e istituzioni attraverso cui essa viene costruita, riprodotta, conservata e trasmessa da una generazione a quella successiva» (Sciolla, 2005: 21). È necessario cogliere i nessi sociali, restituire il senso di tali rapporti, sia fisici che simbolici, per poter predisporre azioni di governo territoriale, in grado di capire la repentina e drastica trasformazione dello spazio urbano e il divario sempre più netto tra il centro, la periferia e le frazioni, i comuni. Quello che emerge è una incerta cittadinanza, una frammentarietà che rende sempre più labile la condivisione dei valori e delle norme; tali spazi diventano di transizione, senza punti di riferimento e disorientanti. L'osservazione del territorio aquilano, induce a pensare che tale *milieu* - paesaggio che manifesta l'antinomica relazione dell'imprevisto e dell'incontrollato - costituisce un non-luogo, degli spazi decontestualizzati, senza storia. Attraverso una visione interdisciplinare, è possibile analizzare e comprendere le storie, la relazione tra lo spazio e il sé. Il territorio viene raccontato tramite i diversi livelli cronò-topici, che assumono una rilevante valenza sociologica: è la realtà che si svela e che si traduce in un insieme di impulsi semantici nati dalle interazioni con le istituzioni, i gruppi, la cultura e dai quali gli individui hanno ricevuto stimoli per definire e controllare gli itinerari della socialità del gruppo. Il rapporto individuo/spazio costituisce una costruzione culturale. Lo stretto rapporto tra l'*habitat* e le istanze della vita sociale è così delineato: «è un fatto dell'osservazione corrente che le cose che questi sistemi comprendono sono generalmente immaginate come situate in una sorta di *milieu* ideale, uno spazio circoscritto più o meno nettamente limitato (...). Questa tendenza a rappresentarci dei raggruppamenti puramente logici sotto una forma che contrasta fino a questo punto con la loro natura, non verrebbe dal fatto che questi hanno cominciato ad essere concepiti sotto forma di gruppi spaziali, che quindi occupano un posto determinato nello spazio?» (Durkheim, Mauss 1901-1902: 50). Il concetto è all'origine un *tòpos*. La peculiarità delle classificazioni spaziali è quella di poter coincidere con il sistema linguistico, ovvero è possibile delineare una corrispondenza tra lingua, percezione e al contempo definizione dello spazio e la posizione degli attori sociali. Lo spazio nasce dalla dimensione intersoggettiva della spazialità ed è legato al concetto di intercorporeità, un sistema di reciprocità, che unisce gli individui tra di loro e all'ambiente in cui entrano in relazione. Esiste una correlazione tra le classificazioni spaziali e le

categorie semantiche: ossia, il fatto di nominare dei gruppi sociali o degli individui in rapporto allo spazio. Il linguaggio è spazializzato, in quanto la realtà sociale è rappresentata e resa nominabile soltanto attraverso il sistema lingua. Infatti, è il linguaggio che sancisce il rapporto tra l'attore sociale e la società, tra lo spazio urbano e il mondo dei segni: lingua e *praxis* sono due concetti inscindibili. Il nostro linguaggio può essere considerato come una città: un groviglio di stradine e piazze, di case vecchie e nuove, e di case con parti aggiunte in tempi diversi; e il tutto circondato da una rete di nuovi sobborghi con strade diritte e regolari, e case uniformi (Wittgenstein 1953). Come i giochi linguistici sono imprevedibili, allo stesso modo è la pluralità dei giochi che caratterizza lo spazio della città, con l'eterogeneità dei suoi contenuti. Ed è attraverso tale prospettiva che la realtà ha a che fare con l'angoscia territoriale, la *nostalghia* della narrazione perduta, perduta per la maggior parte degli abitanti e, che può essere recuperata attraverso la pratica linguistica e l'interazione comunicativa, pratiche possibili soltanto con il recupero degli spazi sociali. Proprio perché sono gli individui ed i luoghi che creano lo spazio sociale per una ricostruzione degli spazi è necessaria una politica del territorio basata sulla categoria della partecipazione e sulla sinergia tra il mondo degli esperti, quello della politica e dei cittadini. Soltanto una innovativa democrazia cognitiva, che favorisce lo sviluppo personale dei cittadini della città, delle frazioni e dei borghi, nell'intersecarsi delle loro capacità di acquisizione, di connessione, di interpretazione di informazioni e di conoscenze, può consentire di far rinascere la democrazia politica (Morin, Ceruti 2013). Il segreto di una buona città consiste nell'offrire alle persone la possibilità di diventare responsabili delle proprie azioni in una società che per sua natura è imprevedibile storicamente e non un mondo di *sogno, di armonia e di ordine prestabiliti* (Bauman, 2001).



L'Aquila, via Sallustio (foto Anna Maria Paola Toti)

¹ La riqualificazione e valorizzazione degli spazi urbani passa attraverso importanti progetti d'arte. Tra questi esempi si annoverano: *Off Site Art / Art Bridge per L'Aquila* - nato nel 2014 grazie all'incontro tra il fondatore di ArtBridge di New York Rodney Durso, la curatrice Veronica Santi e un gruppo di cittadini aquilani - con l'intento di trasformare le impalcature dei cantieri in muri di una grande galleria d'arte *en plein air* su cui esporre le opere di artisti; *Re_Acto* - fondata nel 2014 - con l'obiettivo di veicolare i temi dei non-luoghi, della socialità e del degrado attraverso tracce visive che raccontano. I *murales* dipinti hanno riportato l'attenzione sul tema dello sradicamento, sull'alterazione del *corpus* delle immagini spaziali: il venir meno del concetto di "casa", luogo privilegiato del rifugio, che qualifica lo spazio sociale come *locus* concreto delle interazioni.

² La ricerca di sfondo è fondamentale per l'operazione di avvicinamento alla realtà empirica che precede e avvia l'indagine sul campo. Essa costituisce un bagaglio informativo preliminare che serve a definire i concetti generali e le linee problematiche che aiutano a formulare ipotesi di lavoro significative. La ricerca di sfondo va a contestualizzare ed incorniciare l'indagine. La sociologia necessita di concetti al fine di non perdersi in quella che Max Weber definiva *l'infinita ricchezza della vita*, ossia il *caos dell'empiria*. I concetti guidano il ricercatore nell'organizzazione e nella raccolta dei dati empirici e garantiscono il collegamento tra la teoria e i parametri empirici, al fine di invalidare o verificare le ipotesi di lavoro. In questa fase preliminare ho fatto ricorso alla tecnica dell'osservazione partecipante, per poter studiare i comportamenti degli individui e le loro interazioni in situazione. L'osservazione - l'andare a vedere sul posto - è stata necessaria per focalizzare e circoscrivere fatti, oggetti, pratiche al fine di implementare la conoscenza.

Bibliografia

- Augé M. (2003). *Le temps en ruines*. Paris: Éditions Galilée, 2003.
- Bauman Z. (1998). *Globalization. The Human Consequences*, Polity Press-Blackwell. Cambridge-Oxford. (trad. it. *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*. Roma-Bari: Laterza. 2001).
- Bourdieu P. (1979). *La distinction*. Paris: Éditions de Minuit.
- Cooley C.H. (1902). *Human nature and the Social order*. New York: Scribner's Sons.
- De Certeau M. (1990). *L'invention du quotidien*. Paris: Gallimard. (trad. it. *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Edizioni lavoro. 2005).
- Durkheim É., Mauss M. (1901-1902). *De quelques formes primitives de classification. Contribution à l'étude des représentations collectives*, Paris. in *L'Année Sociologique*, N.6/1901-1902. pp. 1-72.
- Foucault M. (1984). *Des espaces autres*. (Conférence au Cercle d'études architecturales 14 mars 1967). In *Architecture, Mouvement, Continuité*, N. 5/1984. pp. 46-49.
- La Cecla F. (1993). *Mente locale. Per un'antropologia dell'abitare*. Milano: Elèuthera.
- Lefebvre H. (1970). *La révolution urbaine*, Paris: Gallimard. (trad. it. *La rivoluzione urbana*, Roma: Armando Editore. 1973).
- Lynch K. (1960), *The image of the city*, Cambridge: Mit Press.
- Morin E., Ceruti M. (2013). *La nostra Europa*. Milano: Raffaello Cortina Editore.
- Ostrom E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Sciolla L. (2005). *Memoria, identità e discorso pubblico*, in M. Rampazi, A.L. Tota (a cura di). *Il linguaggio del passato*. Roma: Carocci.
- Simmel G. (1908). *Soziologie Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*. Berlin: Dunker e Humboldt. (trad. it. *Sociologia*. Milano: Comunità. 1989).
- Tönnies F. (1887). *Gemeinschaft und Gesellschaft*. Leipzig: O.R. Reisslad. (trad. it. *Comunità e società*. Milano: Comunità. 1963).
- Wittgenstein L. (1953). *Philosophische Untersuchungen*. Oxford: Oxford Univ. Press.

*Anna Maria Paola Toti

Ricercatrice in Sociologia generale presso il Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche della Sapienza - della Facoltà di Scienze Politiche, Sociologia, Comunicazione - Università di Roma.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Tevere bene comune ovvero come ritrovare un rapporto fra il fiume e la città

Flavio Trinca*

Abstract

The River Contract is an unconventional planning procedure able to promote participation on issues of recovery and enhancement of rivers. In 2017, in Rome started the procedure for the signing of the River Contract of the Tiber from Castel Giubileo to the Foce by Agenda Tevere. Among the work tables, one aims to recover the Tiber as a common good and the relationship between the city and its river through four key themes: the urban landscape; public space; sustainable use; active participation.

Parole chiave: Tevere, Bene comune, Contratto di fiume, Rapporto fiume città, Partecipazione

Keywords: Tiber, Common Good, River Contract, Tiber and Rome Relationship, Participation

Il Contratto di Fiume è uno strumento relativamente sconosciuto, non convenzionale, ma occasione in molte Regioni italiane per superare i problemi di coerenza fra livelli di governo e far coinvolgere i cittadini nel suo processo di formazione e nelle scelte di azioni possibili. A Roma nel giugno 2017, grazie ad Agenda Tevere onlus¹, amministrazioni pubbliche, università, enti di ricerca, ordini professionali, imprenditori privati, ma soprattutto associazioni territoriali e di volontariato hanno firmato il Manifesto di Intenti del CdF Tevere da Castel Giubileo alla Foce. Fra i tavoli di lavoro uno, in particolare, si caratterizza per rispondere all'obiettivo del recupero del Tevere come bene comune e del rapporto tra la città e il suo fiume attraverso quattro temi chiave²: lo spazio pubblico, perché il Tevere deve tornare ad essere un luogo della città; il paesaggio urbano, perché il Tevere è un tutt'uno con la città ed è elemento identitario alla scala urbana; la fruizione sostenibile, perché il Tevere deve essere un luogo per la città, luogo di usi urbani contemporanei, compatibili; la partecipazione attiva, perché gli interventi di trasformazione sul Tevere debbono essere condivisi nella città, coinvolgendo le molteplici associazioni impegnate per la tutela e la riqualificazione del Fiume.

La valle del Tevere è sempre stata una direttrice rilevante nel complesso paesistico e ambientale dell'area romana, luogo degli scambi e del commercio, delle connessioni tra Roma e la costa, elemento essenziale della rete ecologica territoriale e del contesto paesistico e ambientale del paesaggio romano³ e il Tevere è indissolubilmente legato alla città, al suo territorio ed alle millenarie interazioni tra uomo e natura che ne costituiscono il carattere e ne determinano la ricchezza. Il carattere di questa infrastruttura verde è definito da una molteplicità di paesaggi che si succedono, senza soluzione di continuità, dalla diga di Castel Giubileo alla foce; paesaggi in cui non è possibile cogliere nette linee di demarcazione tra città e campagna, margini certi tra le differenti modalità e intensità di uso dei suoli, stabilire scale certe di valutazione qualitativa. Nei tratti in cui il fiume scorre ancora libero dai vincoli delle aree densamente abitate della città, le caratteristiche paesistiche della valle del Tevere sono in primo luogo definite dai margini orografici che la delimitano. A nord di Roma la valle si mantiene con un'ampiezza costante intorno ai 2 km, a sud si allarga, passando dai 2 ai 4 km e gli orizzonti orografici man mano si attenuano determinando un contesto paesistico che si confronta con le estese piane costiere, fino ad aprirsi nella pianura ed entrando di fatto nel paesaggio della bonifica. A ridosso della costa l'antica Fossa Traiana raddoppia la foce naturale del fiume dando luogo al territorio dell'Isola Sacra. A questi caratteri morfologici di base si sovrappone un complesso layering di usi attuali. Alla trama agricola, per buona parte ancora integra a sud e, seppur più contenuta, a nord, si sovrappongono i segni forti dell'infrastrutturazione dei servizi urbani (a nord: l'aeroporto dell'Urbe, la cintura ferroviaria, i centri di attività terziarie; a sud: la Fiera di Roma e i centri commerciali, le autostrade urbane; nell'area della foce l'aeroporto di Fiumicino, gli insediamenti costieri e le attività produttive legate alla nautica e alla pesca) che determinano ricadute ambientali e paesaggistiche negative.



Stato delle sponde a monte e a valle di Ponte Milvio, dove il fiume appare come una infrastruttura verde parzialmente antropizzata

A questa strutturazione insediativa si sovrappongono attività produttive legate ad attività espulse dalla città (depositi di auto, magazzini, ...), ma anche attività di loisir (grandi e piccoli centri

sportivi di enti pubblici e privati) che potrebbero essere elementi di pregio di accesso prioritario al sistema fluviale, anche se, nelle loro concrete configurazioni, divengono ulteriori elementi di barriera alla fruizione e alla percezione del paesaggio.

Il paesaggio del Tevere, peraltro non è uniforme, si caratterizza anche attraverso il sistema di reciproci affacci, da e verso il fiume, delle emergenze architettoniche e degli spazi urbani della città; spazi urbani riconducibili a possibili ed inedite relazioni che il fiume potrebbe instaurare con il contesto urbano circostante grazie alle connessioni ambientali trasversali che determinano e configurano *i diversi paesaggi* da riscoprire e/o configurare ex novo in funzione di una riconnessione ambientale e paesaggistica del fiume con la città e di potenziamento della rete ecologica cittadina che, oltre a dotare l'ambiente urbano di maggiori spazi verdi, ne possa implementare le funzioni ecosistemiche. Nel territorio urbano più periferico (*drizzagno* della Magliana una delle anse morte del fiume o il sistema archeologico dei porti di epoca romana) le relazioni con il fiume sono dirette, mentre nel tratto più prettamente urbano il rapporto percettivo del fiume con la città (a causa dei muraglioni ottocenteschi) è mediato quasi uniformemente dai filari di platani secolari che costituiscono l'elemento percettivo identitario dei Lungotevere. Nell'un caso e nell'altro il Tevere non solo rappresenta un sistema lineare paesaggistico e ambientale, di attraversamento e connessione, senza soluzione di continuità, dei diversi ambiti urbani e periurbani che caratterizzano il territorio fino alla foce, ma è un *bene comune* da difendere e tutelare, in quanto garantisce la sussistenza e la riproducibilità dell'ecosistema e della specie umana attraverso l'insieme delle sue risorse.

La nozione giuridica di *bene comune*⁴ è tutt'ora sfuggente nei suoi contenuti definitivi, perché possiede una vocazione fortemente interdisciplinare, capace di sintetizzare e combinare differenti istanze: sociali, politiche, economiche, filosofiche (Ostrom, 2009 e Somma, 2011, Rodotà, 2012).

Sul piano storico-concettuale la categoria dei beni comuni affonda le sue radici teoriche nel diritto romano, che distingueva tra le *res communes omnium*, ossia quelle entità (aria, acqua, sole) che in quanto indispensabili per la vita dell'uomo non possono essergli sottratte, e le *res in usu publico*, caratterizzate per essere destinate alla fruizione dei cives (strade, porti, circhi, teatri). Il carattere limitato di alcune risorse avrebbe poi agevolato la riconduzione delle entità inizialmente annoverate tra le *res communes omnium* nella categoria dei beni pubblici e quindi tra le cose che devono essere preservate e rivolte alla fruizione diffusa dei cittadini (Di Porto, 2013).

Il dibattito attuale sull'elaborazione della categoria giuridica dei beni comuni viene retrospettivamente ricondotto ad una pronuncia della Cassazione romana del 1887, che avvia la riflessione sulla possibile coesistenza tra assetto proprietario (privato) e *fruizione comunitaria* di alcuni beni (Cerulli Irelli, 1983). La sentenza, infatti, aveva ad oggetto l'uso pubblico di Villa Borghese, di proprietà dei principi Borghese, da parte dei cittadini romani; in quell'occasione venne utilizzata la figura dello *jus deambulandi*, quale diritto (di uso) invocato dal popolo romano per soddisfare esigenze di carattere ricreativo, ritenuto compatibile con la titolarità di una situazione proprietaria privatistica: in questo contesto emerge la considerazione del territorio cittadino, anche se privato, quale *spazio pubblico ante litteram* da destinare alle *attività amene* del popolo romano, suggellando così la convivenza tra natura privatistica dei beni e loro uso da parte della collettività. In termini schematici, con l'elaborazione della figura dei beni comuni si aspirano a superare, almeno rispetto ad alcuni ambiti, proprio quelle «forme proprietarie tipiche dell'ideologia borghese, fondate sull'appropriazione e lo sfruttamento individuale ed escludente dei beni» (Cerulli Irelli, 2014).

Un tentativo di aggiornamento dell'anacronistica disciplina codicistica dei beni è dovuto ai lavori della *Commissione sui beni pubblici*, presieduta da Stefano Rodotà, che condussero nel 2007 alla presentazione di una proposta di legge di delega al Governo per la modifica del Codice civile (Capo II, Titolo I, libro III) che si prefiggeva di rivisitare le classificazioni formalistiche impiegate dal Codice, distinguendo tra beni pubblici, privati e comuni (Mattei et al., 2007 e 2010). In questo disegno di legge la specificità dei beni comuni, tra i quali vengono menzionati anche *i fiumi*, risiedeva nell'indifferenza rispetto all'assetto proprietario e nell'accentuazione della loro destinazione alla fruizione da parte della collettività.



Stato delle sponde a monte e a valle del Ponte della Musica, dove il fiume ha parzialmente recuperato il suo status di bene comune

Questa concezione è stata poi espressamente ripresa da alcune successive pronunce della Cassazione del 2011 in cui si rileva come: «l'esigenza interpretativa di guardare al tema dei beni

pubblici oltre una visione prettamente patrimoniale-proprietaria per approdare ad una prospettiva personale-collettivistica» determina che quando «un bene immobile indipendentemente dalla titolarità, risulti per le sue intrinseche connotazioni, in particolar modo quelle di tipo ambientale e paesaggistico, destinato alla realizzazione dello Stato sociale (...) detto bene è da ritenersi al di fuori dell'ormai datata prospettiva del *dominium* romanistico e della proprietà codicistica, comune vale a dire, prescindendo dal titolo di proprietà, *strumentalmente collegato alla realizzazione di interessi di tutti i cittadini*».

La nozione di beni comuni, depurata della sua carica esclusivamente politica, si presta a rinsaldare il legame tra determinati beni e collettività residente sul territorio, urbano nel caso del Tevere, attraverso la garanzia di forme partecipative, di gestione e di *rigenerazione delle aree demaniali* esistenti lungo il suo corso: ad una logica individualistica e mercantile, se ne sostituisce una comunitaria e funzionale alla garanzia di diritti fondamentali. Tra questi: il diritto alla città, quale somma di diritti riconoscibili in capo alla comunità cittadina, strumentale ad incrementare il miglioramento della qualità della vita dei cives; in questo senso gli strumenti partecipativi, di gestione dei beni c.d. comuni, come il Contratto di Fiume, si inseriscono a pieno titolo nel dettato costituzionale, che all'articolo 118, co. 3, codifica il principio di sussidiarietà orizzontale.

In particolare, la qualificazione del fiume Tevere come bene comune, si prefigge di recuperare il ruolo attivo dei cittadini e delle associazioni nella gestione, protezione e valorizzazione dell'ecosistema fluviale e dello spazio pubblico urbano, quale luogo di svolgimento della vita cittadina, in una dimensione non tanto volta ad incrementarne lo sviluppo economico, quanto soprattutto impegnata a recuperarne quella originaria vocazione comunitaria cui si è detto. All'esigenza impellente e urgente di riqualificazione delle zone degradate, anche grazie all'iniziativa dei privati e delle associazioni, la nozione di bene comune affianca altresì l'aspirazione di restituire alla collettività risorse urbane sottratte all'accesso pubblico, in particolare attraverso le concessioni di uso dei beni demaniali (aree golenali); queste ultime, infatti, per l'uso escludente loro connaturato finiscono per ostacolare la configurazione di *commons* urbani aperti alla «moltitudine delle singolarità a prescindere da legami di carattere proprietario» (Marella, 2012).

Il Tevere può tornare ad essere *spazio pubblico*⁵ solo, quindi, se riconquista il suo status di luogo, perché il luogo assomma in sé il concetto di identità, di memoria storica e di relazione e interazione fra le parti. Nel tempo, ma si dovrebbe dire soprattutto dagli anni '60 del XX secolo in poi, il Fiume sembra attraversare Roma di nascosto, i suoi abitanti non lo percepiscono, non lo sentono più loro, non lo usano e non lo vivono quotidianamente come nel passato.

Il Tevere bene comune nella storia

Il Tevere è all'origine della nascita di Roma, che si insediò sulle colline nei pressi del guado dell'Isola Tiberina, a guardia delle vie di trasporto del sale. Lungo la valle fluviale, nel tempo, oltre al sale, venivano trasportati prodotti zootecnici e materiali da costruzione (legname, argilla, travertino, sabbie, ghiaie, ...). Nel IV sec. a.C. venne, pertanto, fondato il primo porto marittimo- fluviale, quello di Ostia, alle foci del Tevere, in prossimità delle saline, e nel I sec. d.C. il grande porto marittimo artificiale di Claudio con un grosso faro per segnalare l'ingresso nel bacino. Questo e il bacino più interno del Porto di Traiano, edificato nel II sec., consentirono a Roma di perseguire una forte politica espansionistica. Il Tevere in età imperiale costituiva, quindi, una importante via fluviale per il trasporto delle merci: piccole e grandi navi risalivano il fiume a remi o trainate con le funi da schiavi o da bufali e piccoli scafi traghettavano persone e merci da una sponda all'altra. Nell'area urbana, già nella metà del VI sec. a.C., era sorto il primo porto fluviale. In corrispondenza dell'Isola Tiberina, poi abbandonato a favore del Porto dell'*Emporium* del II sec. a.C. sorto sulla riva sinistra, dotato di banchine e magazzini per lo scarico e il deposito delle merci. Distrutto dalle alluvioni del Tevere, l'attività portuale si trasferì sulla riva destra, o riva dei pellegrini diretti a San Pietro, con il porto di Ripa Grande, dove potevano attraccare anche velieri di grandi dimensioni, e, sulla riva sinistra, con il porto di Ripetta, utilizzato per barche di scarso tonnellaggio.

Oltre che via fluviale, il Tevere era una indispensabile fonte di alimentazione e, soprattutto dopo la distruzione da parte dei Goti di alcuni acquedotti, fonte idrica per la città. Nel Medioevo riprese vita, così, il mestiere degli *acquaroli* che, dal Tevere all'altezza di Ponte Milvio, prelevavano l'acqua (considerata potabile e dalle proprietà benefiche) e la vendevano distribuendola in giro per la città. Lungo il fiume lavoravano: marinari, barcaroli, o navicellari, pescatori e pescivendoli, scaricatori di barche, banilari, molinari, carpentieri, falegnami, tintori e conciatori. Nel tempo, le sponde si arricchirono di attività produttive: botteghe artigiane, laboratori, segherie per legno e marmo, lavatoi, osterie che si affiancarono ai mulini fluviali in legno per la macina del grano, che funzionavano utilizzando la corrente nei punti in cui essa aveva maggiore forza, spesso a ridosso di ponti (in particolare all'Isola Tiberina) e scomparvero alla fine dell'800.

Il Tevere fu, anche, luogo di riti e pratiche cerimoniali, eventi ludici, i feste sull'acqua, processioni in occasione della festa di San Rocco e di San Bartolomeo e di San Pietro e Paolo, spettacoli pirotecnici nel '600, in particolare su Castel Sant'Angelo, regate sul fiume e gare di nuoto. Questo intenso "abitare" il fiume dall'antica Roma è perdurato fino alla Roma papalina, ma è andato perduto, dopo il 1870, anno in cui si verificò una ennesima devastante inondazione e il governo italiano approvò il progetto Canevari per la realizzazione di muraglioni in travertino a difesa della città. Al termine della costruzione nel 1926, il connubio strettissimo fra il fiume e la città si è come interrotto, determinando nel tempo la sua estraniamento dalla vita cittadina e la perdita del ruolo del Tevere come bene comune.

D'Onofrio C. (1980). *Il Tevere. L'Isola Tiberina, le inondazioni, i molini, i porti, le rive, i muraglioni, i ponti di Roma*. Roma: Romana Società Editrice

Iadarola M. (2018). *Dai traghetti ai ponti sospesi: l'attraversamento del Tevere a Roma tra Rinascimento e Risorgimento*. Roma: Gangemi Editore

Segarra Lagunes M. M. (2004). *Il Tevere e Roma. Storia di una simbiosi*. Roma: Gangemi Editore

Ufficio centrale per i beni ambientali, architettonici, archeologici, artistici e storici e Comune di Roma, Assessorato alla cultura (1986). *Tevere, un'antica via per il Mediterraneo*. (Catalogo della Mostra, Roma, Complesso Monumentale del San Michele a Ripa, 21 aprile - 29 giugno 1986). Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

Oggi, del Tevere bene comune, sopravvissuto e rispettato anche dai Papa Re, è rimasto ben poco: solo gli utenti di circoli sportivi esclusivi o di ristoranti alla moda hanno la possibilità di usare le sue sponde e solo gli appassionati fiumaroli solcano le sue acque: il fiume ha perso il suo rapporto sia con l'*urbs* (la città costruita) che con la *civitas* (la città degli uomini), si è estraniato ed è diventato sempre più lontano dalla città e dalla gente. Se una persona si sente all'interno di uno spazio sicuro e a proprio agio, più forte sarà il suo rapporto di identità con quello spazio (*insideness*) e la voglia

di farlo diventare *luogo* di incontri e di aggregazione (spazio pubblico), viceversa, una persona può sentirsi separata o impaurita da uno spazio e percepirlo come ostile (*outsideness*) e quindi da evitare (Relph, 1976). Purtroppo, oggi, fra i romani e il Tevere, apparentemente c'è un rapporto ambiguo che oscilla fra l'indifferenza, il disinteresse l'estraneità e la repulsione. Per questo motivo il Contratto di Fiume deve lavorare per far tornare il fiume attraente e attrattivo e far ritrovare la voglia di vedere il Tevere come uno spazio pubblico della città e quindi un luogo (*place*) dove, grazie ai ritmi lenti e naturali del fiume, pur stando a contatto con la città, sia possibile, protetti dai muraglioni, ritrovare l'appartenenza a quel luogo (*placeness*) e una fruizione sostenibile al riparo dal caos cittadino.

La parola fruizione⁶ - dal latino *frūi*, godere, dilettersi, trovare soddisfazione in - indica un modo per riavvicinare la città al Tevere. Trovare soddisfazione nel fiume, goderlo e fruirlo come un complemento utile per Roma, e non solo come una sua mera componente, significa ridare dignità a un elemento fortemente identitario per la capitale, vero e proprio bene comune della città stessa, un tempo legata fisicamente al Tevere. Attualmente, invece, fra città e fiume esiste un salto di quota, dato dalla differenza fra il livello stradale e quello fluviale, sottolineato e posto in risalto dai muraglioni nel tratto della città consolidata. Questo salto, che separa il mondo dei cittadini da quello della natura e delle acque, ha indebolito l'antico rapporto fisico. Oggi il Tevere è comunemente inteso come una sorta di vergognosa presenza per la città, a causa dello stato di abbandono delle sue sponde, della sua inaccessibilità, delle locali situazioni di degrado.



Stato delle sponde a monte e a valle di Ponte Risorgimento, dove è possibile la scoperta del Tevere *sul* e *dal* fiume

Perciò bisogna lavorare su come il Tevere può essere fruito e goduto dalla gente, in modo da ribaltarne la percezione generale e farlo tornare al centro dell'interesse cittadino. Il Tevere può essere recuperato alla socialità, alla condivisione, alla scoperta culturale: basti pensare ai graffiti di Kentridge, realizzati sui muraglioni tra Ponte Mazzini e Ponte Sisto, che hanno posto al centro dell'attenzione pubblica non solo la necessità della manutenzione generale del fiume, ma ai tanti

romani che sono andati a vederlo, la possibilità di scoprire, dalla quota fiume, percorsi virtuosi/porzioni di città da recuperare dal degrado sociale ed ambientale e le bellezze della città storica, con una prospettiva diversa e insolita. Oggi, una delle attività sportive più rilevante è quella tradizionale del canottaggio, da sempre praticata da associazioni e circoli sportivi, a cui nel tempo si sono aggiunte altre attività (*dragon boat, kajak, stand up paddle, ...*), ma le potenzialità che il Tevere offre alla pratica degli sport sono molte; nel tratto urbano e pianeggiante che attraversa Roma si possono trovare le condizioni tecniche adeguate ad attività all'aperto che consentono la scoperta del fiume *sul e dal* fiume: sulle banchine attrezzate in riva destra con piste ciclabili (55 km. da Prima Porta a Fiumicino) e percorsi pedonali e su un barcone stile *bateau mouche*, in uso fino a circa 10 anni fa anche nel tratto urbano e oggi solo da Ponte Marconi ad Ostia antica. Una recente proposta ha riscoperto la possibilità di navigare sul Tevere con un *sistema di mobilità sostenibile* (Mascioli, 2018) integrato con il corso del fiume, costituito da battelli fluviali elettrici a impatto zero, che si muovono (compatibilmente con le rapide e i salti di Ponte Milvio e Isola Tiberina) su un percorso marcato da pontili galleggianti attrezzati con locali stazioni di ricarica. Il sistema è stato pensato per avere il minor impatto possibile sulla conformazione del Tevere e sulle sponde del fiume, attraverso l'uso di ormeggi galleggianti. I prototipi, in fase di sviluppo, permetteranno una percezione nuova della città, vista da quota fiume, allargando, così, *l'offerta di fruizione* a chi non è in grado di svolgere attività sportive e ai turisti, portando alla conoscenza dei cittadini un bene comune e una grande risorsa della città.

La valutazione dei livelli di criticità idraulica del Tevere

Il Tevere grazie ai suoi numerosi affluenti ha una portata d'acqua ampia e costante, che può in alcuni casi rivelarsi molto pericolosa per il centro della città. In particolare, la Protezione Civile di Roma ha a disposizione una serie di stazioni di rilevamento idrometrico (a nord: Ponte del Grillo, nel centro: Ripetta, a sud: Mezzocamino) che servono a individuare, secondo il livello raggiunto, le relative soglie di criticità, dalla fase di attenzione a quella di allarme per una reale situazione di emergenza.

In particolare, la stazione di Ripetta è di riferimento per il tratto urbano centrale del Tevere, in quanto la soglia di attenzione pari a m. 7,00 porta all'allagamento parziale di alcuni tratti di banchine di magra. Nel dettaglio, già a 6,50 metri il Tevere può allagare alcuni tratti più depressi, come l'area sotto il Lungotevere in Augusta nei pressi di Ponte Cavour, o a 6,80 m. le zone di Ponte Sisto o di via Capoprati lungo la sponda destra (6,80 metri); in ogni caso, raggiunta la quota di 7 metri all'idrometro di Ripetta la Protezione Civile attiva la Fase di Attenzione (SA1) che prevede la chiusura degli accessi alle banchine (rampe, scale, etc.) per motivi di sicurezza

(fonte: Protezione Civile di Roma Capitale – Centro Funzionale Regionale del Lazio).

Naturalmente, sarebbe sbagliato non sottolineare che la fruizione del Tevere, si scontra con la scarsa manutenzione delle banchine, spesso inondate dai fanghi di piena, con situazioni locali di degrado (sotto i fornici dei ponti, in genere ricovero di *clochard* e *senzate*), con l'effettiva difficoltà di accesso alla pista ciclabile in vari punti del tratto periurbano, contraddistinta da poche discese a fiume e con alcune situazioni di rischio e pericolo reale o percepito dalla popolazione.

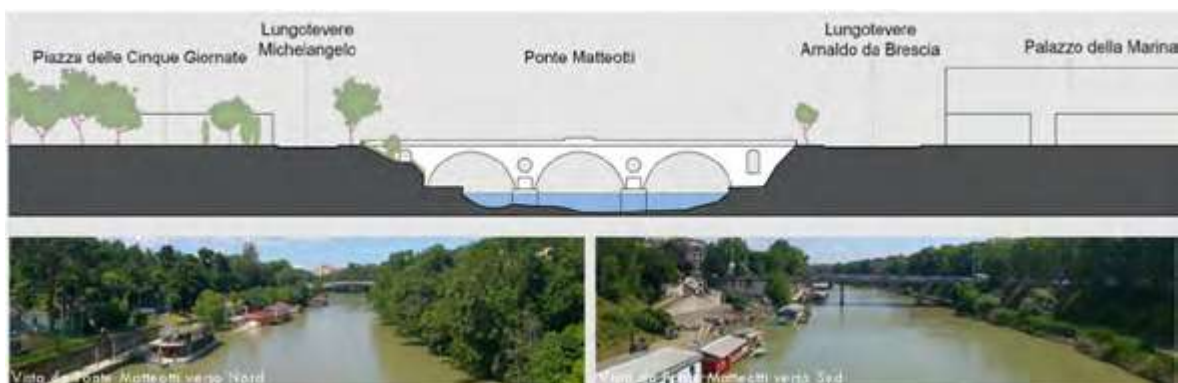
Concludendo⁷, se il Tevere è un *bene comune*, il valore del fiume valica la sfera oggettiva per includere necessariamente la dimensione del soggetto.

Il bene comune è condiviso, partecipato da tutti i membri di una specifica comunità; è dell'uno e dell'altro, considerati come soggetti che assumono una responsabilità rispetto al bene. Il Tevere bene comune è tale nella comprensione del rapporto indissolubile tra il fiume e la città. Tale rapporto non può prescindere dalla consapevolezza del valore del bene e che il fiume è bene comune; la consapevolezza si acquisisce attraverso la conoscenza. «la partecipazione attiva ed informata alla costruzione e attuazione delle politiche locali di tutela e gestione dell'ambiente implica la conoscenza. Non si può avere partecipazione consapevole e informata in assenza di una corretta comunicazione e informazione ambientale» (Bratti, 2018).

Conoscenza, informazione e comunicazione determinano la consapevolezza del *dover essere parte attiva* nella tutela del fiume bene comune.

La partecipazione attiva è l'agire che traduce la consapevolezza in assunzione di responsabilità. Il Contratto di Fiume (CdF) è lo strumento innovativo, di programmazione negoziata e partecipata, che attua questo percorso virtuoso. La partecipazione attiva è una risorsa territoriale che diviene una regola nel processo di costruzione e vita del CdF. «Fra le regole per il successo del percorso del contratto di fiume non dovrebbero mancare innanzitutto la consapevole adesione volontaria, la partecipazione attiva di ogni attore» (Carta Nazionale dei CdF, 2010).

Il CdF è lo strumento che realizza il Tevere Bene comune nella città: la partecipazione attiva rende i cittadini permanentemente attori del processo di tutela e valorizzazione del fiume bene comune in una visione contemporanea del rapporto fiume città.



Stato delle sponde a monte e a valle di Ponte Matteotti, dove la fruizione pubblica convive con gli spazi privati dei galleggianti

Tutte le immagini sono tratte da Giulia Gori (2019) *Il Tevere un progetto di rigenerazione urbana* (tesi di laurea Architettura – Sapienza)

Note

1. A dicembre 2017 la Presidente di Agenda Tevere, Paola Verdinelli ha organizzato in Campidoglio il primo incontro pubblico per avviare la procedura del Contratto di Fiume Tevere da Castel Giubileo alla Foce. Dal 2018 è stato istituito il Comitato Interistituzionale coordinato da Roma Capitale ed è operativa una Segreteria Tecnica (resp. prof. Paola Cannavò) che coordina i lavori di 10 tavoli tematici
- 2 Il tavolo tematico Rapporto Fiume città è composto da: P. Bellagamba (Amuse); G. Bianchi, A. Galassi, G. Gori, T. Innocenzi, M.C. Romano e C. Valorani (Dip. Pdta Sapienza); A. Capillo (Dip. Diet e Pomos Sapienza), M.E. Cattaruzza, V. Mastrangelo e F. Trinca (Aiapp); L. Clerici (CdQ La Voce Di Porta Portese); G. Fangucci e G. Piantadosi (A.D.A.C.); V. Malara (Roma Capitale Dip. Sicurezza e Protezione Civile); S. Murianni (Cittadinanza Attiva Flaminio); G. Russo (Uisp Acquaviva).
3. contributo di M.E. Cattaruzza, V. Mastrangelo e C. Valorani
4. contributo di M.C. Romano
5. contributo di A. Galassi con scheda *Il Tevere bene comune nella storia* di S. Murianni
6. contributo di T. Innocenzi, A. Capillo e G. Russo con scheda *Valutazione dei livelli di criticità* di V. Malara,
7. contributo di L. Clerici

Bibliografia

- Autorità di Bacino del Fiume Tevere (2003). *Il piano stralcio per il tratto urbano del Tevere, da Castel Giubileo alla Foce-P.S.5*. Roma: In *Tevere*. N 23-24/2003.
- Bratti A. (2019). *Intervento all'Incontro Tecnico dell'Osservatorio Nazionale dei Contratti di Fiume. La partecipazione nella gestione dei corpi idrici. Il coinvolgimento dei portatori di interesse nei Contratti di Fiume*. Roma 9 aprile 2019.
- Calzolari. V. (1999). *Storia e natura come sistema*. Roma: Argos.
- Cerulli Irelli V. (1983). *Proprietà pubblica e interessi collettivi*. Padova: CEDAM.
- Cerulli Irelli V., De Lucia L. (2014). *Beni comuni e diritti collettivi*. Bologna: In *Politica del diritto*. N.1/2014. Pp. 3-36.
- Corte di Cassazione di Roma (1887). *Udienza 9 marzo 1887 Sul caso giurisprudenziale di Villa Borghese e sui diritti di uso pubblico*. Roma: in *Foro Italiano*, Vol.12/1887 I parte, Pp. 397/398 -409/410.
- Di Porto A. (2013). *Res in usu pubblico e «beni comuni»*. Torino: G. Giappichelli Editore.
- Donolo, C. (2012). *Qualche chiarimento in tema di beni comuni*. Roma: In *Lo straniero*. N. 140/2012.
- Marella, M.R. (a cura di) (2012). *Oltre il pubblico e il privato. Per un diritto dei beni comuni*. Verona: Ombre Corte Edizioni.
- Marella, M.R. (2017). *L'uso dello spazio urbano fra questione proprietaria e accesso alla giustizia*. Roma. In: *Questione giustizia*, N.2/2017. Pp. 79 – 88.
- Maritain J. (1947). *La personne et le bien commun*. Fr. (trad. it. *La persona e il bene comune*. Brescia: Morcelliana. 1948).
- Mascioli F.M. (2018) *Arrivano i traghetti fotovoltaici*. Intervento al Convegno *Dal Dual fuel all'elettrico*. Roma: Campidoglio 3 dicembre 2018.
- Mattei U., Reviglio E., Rodotà S. (a cura di) (2007). *Invertire la rotta*, Bologna: Il Mulino.
- Mattei U., Reviglio E., Rodotà S. (a cura di) (2010). *I beni pubblici. Dal governo democratico dell'economia alla riforma del codice civile*. Roma: Scienze e Lettere Editore Commerciale.
- Cassazione Civile SS.UU. (2011). *Sentenza del 14 febbraio 2011, n. 3665*. Roma: APRODUC.
- Ostrom E. (1990). *Governing the commons*. GB. (trad. it. *Governare i beni collettivi*. Venezia: Marsilio, editori, 2009).
- Relph E. C. (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Rodotà S. (2012). *Il diritto di avere diritti*, Roma-Bari: Laterza.
- Somma A. (2011). *Democrazia economica e diritto privato. Contributo alla riflessione sui beni comuni*.
- Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume (2012). *Carta Nazionale dei Contratti di Fiume*. In: <http://nuke.a21fiumi.eu/LinkClick.aspx?fileticket=QgATEqXPfCQ%3d&tabid=74&mid=469>

* Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Innovazione e sostenibilità nel progetto di rigenerazione di uno spazio urbano

Roberta Angelini *

Abstract

Two principles guided the project for the transformation of an interlocked and degraded urban space into a place for the local community to socialize: innovation and sustainability. Innovation regarding the Water management method, the insertion of technological Infrastructures, the Inclusive organization of spaces, the Accessibility. Sustainability regarding the use of green Energy, the reduction of Pollution, the micro actions to combat climate change, the use of Green.

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, rigenerazione, condivisione, innovazione sociale, comunità

Keywords: Sustainable Development, regeneration, sharing, social innovation, community

Ci si può chiedere se un progetto di rigenerazione urbana di uno spazio pubblico possa influire sulla sostenibilità di una città e della sua comunità, sebbene l'ambito tematico della riqualificazione assume già di per sé una prospettiva di miglioramento dello status quo.

Il duraturo stato di equilibrio di un ambito urbano con evidenti caratteri di degrado e criticità, può rilevare una situazione di convenienze o di compromesso tra la città e i suoi abitanti: da un lato la convinzione che spesso altre e diverse urgenze gestionali richiedono l'impegno ideativo, professionale, finanziario da parte di un'amministrazione e dall'altro una sorta di *abitudine* alla presenza ingombrante e negativa di uno spazio e alla sua non praticabilità e non utilizzo da parte della popolazione. Questo stato di immobilismo spesso viene perpetrato nel tempo tanto da generare anche una riconoscibilità semantica di questi luoghi, *battezzati* con nomi che nella pratica e nella quotidianità li rende riconoscibili e identificabili nella città.

Quando un evento, un'idea, un progetto, una decisione, arriva ad occuparsene le cose lentamente cambiano, si mobilitano persone, richieste, discorsi e si generano infinite aspettative

e prospettive che trasformano la criticità in infinite e diverse possibilità di azione. L'amministrazione assume i caratteri della *paladina* e la popolazione riscopre un interesse celato sulla sorte di uno spazio del quale spesso non si era nemmeno resa conto: è di fatto la riattivazione di un senso civico e di appartenenza solo temporaneamente abbandonato. La regia della complessa operazione viene affidata al progettista che si trova ad ideare, organizzare ed eseguire il progetto urbano impostando tutte le operazioni tecniche necessarie. Un filo sottile lega le richieste dell'amministrazione, le capacità professionali del tecnico e le aspettative degli abitanti, che può essere *intessuto* in vari modi e generare spazi e luoghi diversi. Può crearsi uno spazio totalmente nuovo, costruito o non costruito, uno spazio verde o pavimentato, libero o articolato, uno spazio riqualificato, qualificato o rigenerato. Viene comunque portata a compimento un'operazione complessa che spesso rappresenta una trasformazione fisica che trova ispirazione e agganci con un pensiero ed un'impostazione che fanno parte della cultura del progettista applicata allo stato dei luoghi in cui opera.

L'occasione di riflessione posta dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile ¹ può legare fortemente i temi della riduzione del degrado ambientale, del rafforzamento della resilienza urbana e della lotta ai cambiamenti climatici, ai processi di rigenerazione urbana. Disegnare uno sviluppo urbano alternativo, seppure in un piccolo spazio della città, consente alla dimensione sociale ed ambientale dello sviluppo sostenibile di trovare una concreta applicazione alla realtà.

<<Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili>> è l'Obiettivo 11 dell'Agenda 2030 che ha la finalità di pianificare e favorire la crescita e lo sviluppo delle città verso un'urbanizzazione socialmente e ambientalmente sostenibile. L'inclusione potrà essere attuata con il coinvolgimento delle persone nelle decisioni per il proprio futuro urbano e successivamente con l'accesso ai servizi e alle diverse modalità d'uso degli spazi; la sicurezza sarà rafforzata dalla presenza di spazi pubblici non interclusi, fruibili e interagenti con il resto dei tessuti urbani limitrofi; la durabilità sarà affidata alla capacità degli spazi di essere flessibili alle diverse utilizzazioni e reattivi alle diverse sollecitazioni umane e ambientali; la sostenibilità potrà fare forza sulle scelte tecniche attente all'ambiente, alla sua tutela, alla sua protezione ma anche all'applicazione di elementi, materiali e tecniche innovative e dall'alto contenuto tecnologico.

Infatti l'Obiettivo 9 dell'Agenda 2030 <<Costruire infrastrutture resilienti e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile>> può essere anche riferito allo sviluppo di infrastrutture (e spazi urbani) di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, e

collegato al benessere delle popolazioni che le fruiscono. L'adozione di tecnologie *pulite* e rispettose dell'ambiente, l'utilizzo di materiali innovativi e di alta performabilità derivanti dai più recenti studi ed applicazioni industriali, il collegamento alle reti distributive energetiche, di trasporto e di comunicazione, efficienti anche in presenza di eventi critici, possono elevare il livello di sicurezza degli spazi della città e dei fruitori che se ne servono.

L'Obiettivo 13 dell'Agenda 2030 <<*Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze*>> completa i riferimenti innescati dai processi di rigenerazione urbana rispetto all'ambiente. Il rafforzamento della capacità di uno spazio urbano di reagire efficacemente agli effetti problematici del cambiamento climatico mantenendo la sua integrità e le sue caratteristiche di base consente di essere in linea con la finalità suddetta: progettare elementi, spazi, luoghi che mettono in campo soluzioni e meccanismi di adattamento e di mitigazione rispetto agli effetti del clima può costituire una pratica sperimentale da inserire nella pianificazione e nella gestione della città contemporanea.

Fortemente condizionante è la possibilità che i processi di rigenerazione suddetti riguardino spazi pubblici o di uso pubblico, nei quali più diretto potrà essere il coinvolgimento delle popolazioni insediate, sia nelle fasi di progettazione che nella gestione e nella fruizione. Il cambiamento degli aspetti e delle pratiche sociali di una comunità ha portato con sé nuove tematiche da dibattere e da considerare nelle trasformazioni urbane, tra le quali: la flessibilità d'uso degli spazi, l'utilizzo di tecniche e materiali innovativi, l'accessibilità totale agli spazi e ai relativi allestimenti, la sicurezza sociale, il benessere e la qualità della vita.

Anche gli Obiettivi dell'Agenda 2030, attraverso l'adeguamento e aggiornamento rispetto agli Obiettivi di Sviluppo del Millennio del 2015 ², risultano a loro volta declinabili in altre finalità, per la loro caratteristica di essere interconnessi, e possono sostanziare innovativi processi rigenerativi nelle città ed occuparsi tra gli altri dell'utilizzo di energie alternative, della gestione dell'acqua e del benessere e qualità della vita delle popolazioni interessate.

L'occasione urbana per la verifica dell'applicazione dei concetti anzidetti si presenta in una cittadina della costa Adriatica, Marina di Montemarciano (AN), che similmente a molte città balneari marchigiane, ha nel tempo perduto la riconoscibilità della sua struttura insediativa antica ed assunto i caratteri di un nuovo insediamento, in parte stretto tra la strada statale Adriatica e la

ferrovia e in parte sviluppato verso monte fino a collegarsi con il nucleo d'origine (Montemarciano) su un poggio interno.

Nel tessuto urbano recente è presente un'area per attrezzature tecnologiche di un acquedotto mai attivato, per anni recintata e preclusa a qualsiasi utilizzo, localizzata in un punto centrale dell'insediamento e della viabilità, che ha sedimentato un'immagine fortemente riconoscibile come "la zona dell'ex acquedotto", alla quale risulta limitrofo un giardino pubblico poco qualificato nella tenuta del verde e nell'arredo urbano.

Il problema diviene un'opportunità di rigenerazione urbana quando l'amministrazione comunale, anche a seguito di un percorso di progettazione partecipata attivato con i residenti durante la redazione del piano urbanistico per il limitrofo nucleo storico, individua l'area come possibile spazio da restituire all'uso della popolazione. La richiesta è quella di offrire alla città *un luogo diverso* dalle numerose zone verdi già presenti e di creare uno spazio contemporaneo per fruizioni molteplici e flessibili. Il tema riguarda pertanto il progetto di trasformazione di uno spazio urbano intercluso e degradato in un luogo di socialità condivisa per la comunità locale ³.

Le principali criticità affrontate dal progetto sono state: <<ampia visibilità del degrado e abbandono dell'area recintata e inaccessibile; scarsa qualificazione dell'area verde; mancanza di connessione tra le due zone; mancanza di identità dello spazio aperto; scarsa qualificazione dell'arredo urbano; struttura di pattinaggio ammalorata; cattivo stato di salute vegetativa di alcuni esemplari; illuminazione inadeguata; sottoutilizzo dell'area verde>> ⁴.

L'obiettivo progettuale è stato quello di ricongiungere le due aree, quella dell'ex acquedotto e quella dei giardini pubblici, in un progetto unitario, fisicamente e funzionalmente pensato nella sua totalità, e di costruire una piazza di incontro e di servizi per l'abitato, uno spazio contemporaneo e flessibile nelle funzioni con aree per eventi, per lo sport, per l'incontro. L'idea portante del progetto è stata la scelta di lavorare sul mantenimento della memoria della presenza dell'acqua che negli anni aveva sedimentato una spiccata riconoscibilità e identificazione dell'area dell'ex acquedotto, pur dovendo smantellare ogni manufatto tecnologico e impianto di sottoservizi connesso.

Lo sviluppo dell'idea progettuale ha dovuto innanzitutto prendere in conto una serie di scelte di sistemazione ambientale nella parte dell'area che manifestava alcune importanti criticità, quella dell'ex acquedotto, tanto da condizionare diverse soluzioni di trasformazione da

condividere con la committenza. Le caratteristiche del suolo e del sottosuolo della zona dell'ex acquedotto evidenziavano la presenza di terreno frammisto a materiale di riporto proveniente da terre riferibili alla vicina fabbrica Montedison, utilizzato alcuni decenni orsono per molti riempimenti di aree urbane. <<Indagini condotte sul sito non rilevano superamenti dei valori limite della Concentrazione Soglia di Contaminazione, nel senso che il terreno non risulta inquinato, ma determina superamenti dei parametri fluoruri e solfati in un test di cessione. L'acqua sotterranea risulta esente da contaminazione>>⁵.

Le due possibili soluzioni di intervento, propedeutiche ai lavori urbanistici ed edili, avrebbero dovuto garantire la protezione della falda dal rischio di esposizione ad un potenziale inquinamento per liscivazione: rimozione del terreno e gestione dello stesso come rifiuto da smaltire oppure messa in sicurezza permanente con una barriera fra terreno insaturo e falda. Due alternative che avrebbero determinato una diversa forma architettonica del progetto: la prima <<consente di *guadagnare* centimetri preziosi in altezza per gli scavi di fondazioni e gli impianti, e a lavori finiti riporta il terreno in piano e in linea con l'area adiacente dei giardini, la seconda appare paesaggisticamente inappropriata perchè sopra il piano di campagna attuale si dovrebbero fare ulteriori riporti di terreno, fondazioni, alloggiamento degli impianti e pavimentazioni, da far *svettare* in altezza la piazza rispetto al piano di imposta della città, dell'area dei giardini adiacente e della stessa fruizione dello spazio urbano>>⁶.

La fattibilità dell'idea progettuale da perseguire e la disponibilità finanziaria dell'ente, portano alla scelta di operare uno scoticamento graduato del terreno presente, uno scavo limitato ai nuovi sottoservizi, e il trasporto di questo materiale in discarica autorizzata, contenendo la spesa per lo smaltimento, e in seguito la messa in sicurezza permanente con un capping che impedisca infiltrazioni di acqua nella sottostante falda.

A seguito della necessaria sistemazione ambientale dell'area, due sono stati i principi che hanno guidato il progetto: innovazione e sostenibilità. Innovazione rispetto alla modalità di gestione dell'Acqua, all'inserimento di Infrastrutture tecnologiche, all'organizzazione Inclusiva degli spazi, all'Accessibilità totale. Sostenibilità rispetto all'utilizzo di Energia pulita, alla riduzione dell'Inquinamento, a micro azioni per contrastare il cambiamento Climatico, all'utilizzo del Verde.

Le azioni progettuali hanno riguardato:

<<Messa in sicurezza permanente dello spazio dell'ex acquedotto, con la demolizione dei manufatti presenti, degli impianti, delle cisterne e trasporto in discarica delle terre presenti;

Rigenerazione dell'area ex acquedotto attraverso la valorizzazione della memoria dell'acqua con fontana e giochi d'acqua, come elemento distintivo del luogo e di Marina;

Realizzazione di una piazza pavimentata, aree di sosta e sedute, ombreggi, giardini della pioggia, attrezzatura dello spazio urbano, illuminazione diversificata per i diversi spazi;

Qualificazione dei giardini pubblici, con la realizzazione di una piazza multifunzionale;

Costruzione di aree di incontro, giardini della pioggia, attrezzatura dello spazio urbano attraverso sedute, totem tecnologici, area wi-fi, area palco per spettacoli, area caffè bar, area per bike-sharing, pista ciclabile, parcheggi, illuminazione diversificata per i diversi spazi.>> ⁷.

Intervenire in questa zona porta alla qualificazione di un ambito urbano tuttora privo di identità, sia con riferimento alle esigenze qualitative e funzionali, che di tipo sociale per i cittadini ed economico per le attività, che potranno usufruire della nuova piazza per l'incontro e la socializzazione, il relax e lo sport, l'informazione e l'organizzazione di eventi. L'articolazione del progetto consente alla rigenerazione di questo luogo di divenire elemento propulsore per la ricomposizione di altre parti di città disgiunte, attraverso percorsi di mobilità lenta (ciclabili o pedonali) e sviluppi tematici o sociali in fieri nell'abitato di Marina.

In particolare gli *elementi di innovazione* riguardano <<la realizzazione di una pavimentazione architettonica di grande effetto scenografico, generata dall'area di sedime della vecchia torretta dell'acquedotto in una serie di raggi, colorata nelle sfumature dei colori del mare, alternata a fasce bianche (i raggi) che alla loro fine intercettano luoghi attrezzati differenti>> ⁸.

I percorsi e le aree sono realizzati con materiali ad alto contenuto tecnologico, asfalto colorato, cemento bianco, cemento fotocatalitico, asfalto luminescente, legno termotrattato si alternano ad inserti in pietra, pavimentazione drenante nel parcheggio, zone a prato. Particolarmente curata è l'impiantistica a supporto dei giochi d'acqua (nebulizzazioni, getti, lame) inseriti nella pavimentazione in memoria dell'origine dello spazio destinato all'acquedotto urbano. Anche alcuni allestimenti come il totem informatico, la pensilina interattiva per il bike sharing, la pensilina intelligente per il trasporto pubblico locale, vedono l'applicazione di alta tecnologia.

L'inserimento degli elementi innovativi suddetti richiama l'Obiettivo 9 dell'Agenda 2030, già delineato nella prima parte del presente saggio, sia rispetto all'utilizzo dei risultati di ricerca, sviluppo e innovazione del sistema produttivo nazionale e internazionale, sia rispetto all'incremento di produzione e lavoro delle stesse nel mercato locale. L'Obiettivo 11, anch'esso ritenuto fondativo dei processi di rigenerazione urbana così come trattato all'inizio del saggio, si

può legare, in questa accezione della considerazione degli elementi innovativi di progetto, alla creazione di accessibilità universale agli spazi urbani e alla garanzia di accesso a diversi sistemi di trasporto sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile in particolar modo potenziando i trasporti pubblici locali. Infine gli elementi innovativi rispetto all'Obiettivo 13, anch'esso rintracciabile nello scritto in precedenza, stanno nella progettazione di sistemi integrati di mitigazione del cambiamento climatico, di adattamento, di riduzione dell'impatto e di allerta tempestiva frutto delle più recenti sperimentazioni e applicazioni.

Gli *elementi di supporto al principio di sostenibilità* si legano a diversi aspetti e il riferimento ad alcuni Obiettivi dell'Agenda 2030 può essere rintracciato anche per le suddette azioni progettuali sostenibili riferite al sistema dell'acqua, dell'energia e del benessere umano.

L'*utilizzo sostenibile dell'acqua* viene ricercato attraverso un sofisticato sistema di ricircolo di quella impiegata per i giochi d'acqua anche per l'irrigazione dei piccoli giardini *pocket garden*, e attraverso la costruzione di vasche di prima pioggia integrate alle zone verdi mediante i giardini della pioggia *rain garden*, collegati alle vasche di laminazione attrezzate come sedute ad andamento zig zag su alcune parti del perimetro dell'area. Le acque dei giochi d'acqua e quelle meteoriche saranno scaricate in autonomia dalla linea fognaria e non andranno a sovraccaricare il depuratore.

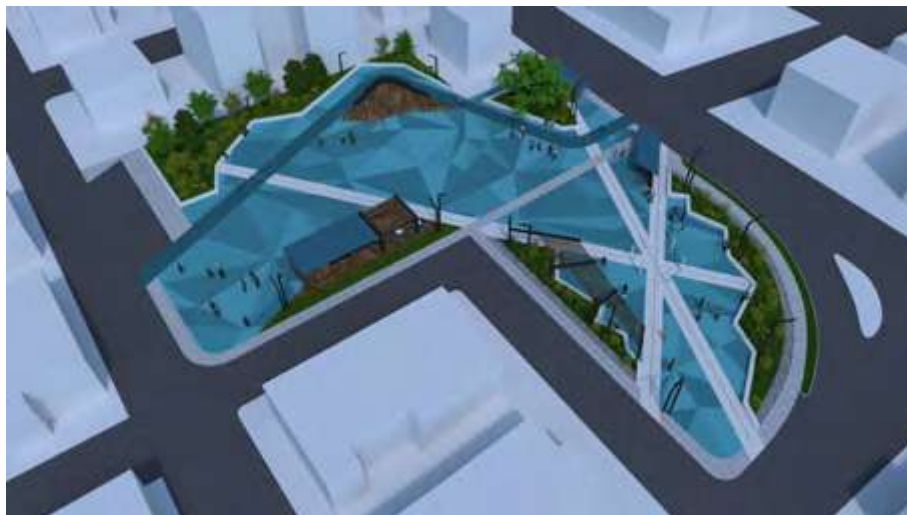
Le scelte progettuali operate sull'utilizzo dell'acqua nell'area sono strettamente legate all'Obiettivo 6 <<*Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico-sanitarie*>> in particolare nel Target di miglioramento della qualità dell'acqua attraverso l'eliminazione delle discariche, riducendo l'inquinamento e il rilascio di prodotti chimici e scorie pericolose, dimezzando la quantità di acque reflue non trattate e aumentando considerevolmente il riciclaggio e il reimpiego sicuro a livello globale e nel Target di supporto e rafforzamento della partecipazione delle comunità locali nel miglioramento della gestione dell'acqua e degli impianti ad essa connessi.

L'*illuminazione pubblica* è progettata per l'utilizzo di energia pulita, differenziata a seconda delle aree da illuminare e delle loro caratteristiche architettoniche: pali con luce LED, faretti a LED segnapasso da incasso, faretti a LED orientabili, striscia a LED con colori RGB, proiettori per il palco, tutti per uso esterno; si rammenta che la tecnologia del materiale di base per il tratto di pista ciclabile nell'area è costituita da asfalto luminescente atto ad immagazzinare energia di giorno e restituirla di notte senza alcun dispendio di energia.

L'articolazione dei sistemi di funzionamento degli impianti di TLC e degli impianti di illuminazione previsti nell'area vedono come caratterizzante l'Obiettivo 7 <<Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni>>, soprattutto nei Target di aumento della quota di energie rinnovabili su totale dei consumi, nel miglioramento dell'efficienza energetica, nella promozione di investimento nelle infrastrutture energetiche e nelle tecnologie derivanti da risultati di ricerca e applicazioni legate alle risorse rinnovabili più avanzate e pulite e nella fornitura di servizi energetici moderni e sostenibili.

A supporto del *benessere dei diversi fruitori* dell'area e della qualità dei servizi sono previsti allestimenti e grandi arredi urbani costituiti da un'ampia pergola ombreggiante, un totem informatico, un box informativo (o punto ristoro con bagni), una pensilina per il bike sharing, un palco per gli eventi, una pensilina bus, che potranno essere installati in tempi successivi senza condizionare la realizzazione e fruizione dell'intero spazio urbano.

Di qui una riflessione sulla rinnovata ed articolata destinazione degli usi previsti nell'area porta a prendere in considerazione anche l'Obiettivo 3 <<Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età>> nella sua accezione riferibile ai Target della promozione del benessere e della salute e del contributo alla riduzione del numero di malattie e malesseri derivanti da sostanze chimiche pericolose e da contaminazione e inquinamento dell'aria, acqua e suolo.



La piazza multifunzione nell'abitato di Marina di Montemarciano
(Progettisti: architetti Roberta Angelini e Gloria Vitali)

I problemi ambientali nelle aree urbanizzate rendono i cittadini, gli amministratori e i progettisti sempre più consapevoli di dovere contribuire a sostenere la qualità urbana con la qualità ambientale, anche rispetto alla mitigazione degli effetti dei recenti fenomeni estremi del

clima. L'intervento progettuale di rigenerazione urbana in oggetto non ha potuto (né voluto) prescindere da questi aspetti e si è arricchito di una serie di caratterizzazioni atte a rispondere a queste necessità, fortemente legate, come si è dimostrato, alla dimensione culturale dello sviluppo sostenibile dei più recenti intenti governativi mondiali e locali.

In sintesi si è cercato di articolare l'idea di come un'operazione di riqualificazione di un ambito esistente possa essere un'occasione di una vera e propria rigenerazione urbana: l'obiettivo di eliminare a monte i fenomeni di degrado del suolo e del sottosuolo e di attenuare le ricadute progettuali sulle altre componenti ambientali si lega anche a misure compensative dettate dalla necessaria impermeabilizzazione dell'area per la sicurezza delle costruzioni soprassuolo e della falda nel sottosuolo. Pertanto a compensazione di ciò, si è deciso di *<<qualificare il più possibile le componenti ambientali di base attraverso la scelta di soluzioni tecniche innovative e integrate>>*⁹ mediante gli interventi di seguito elencati (tratti dagli elaborati progettuali).

La tutela del Suolo è stata precorsa attraverso la Messa in sicurezza permanente dell'area nei terreni critici al test di cessione, un consumo di nuovo suolo pari a zero per l'utilizzo di un'area esistente, e una pavimentazione drenante nella nuova area parcheggio.

La tutela dell'Acqua si è realizzata attraverso la costruzione dei *giardini della pioggia* per la gestione delle acque meteoriche, le vasche di laminazione con impianto di uscita autonomo dalla rete fognante, un sistema di irrigazione con canaline a terra e riutilizzo dell'acqua, tutti interventi che hanno inoltre sostanziato la memoria simbolica del sito con la costruzione della fontana con giochi d'acqua.

La tutela dell'Aria si è sostanzata con la costruzione di pavimentazioni fotocatalitiche che catturano e riducono gli inquinanti atmosferici, pavimentazione luminescente che cattura la luce di giorno e la restituisce di notte, e riducendo l'inquinamento luminoso e con l'utilizzo di sistemi di illuminazione LED che riducono i consumi di energia.

La tutela della Biodiversità ha riguardato la qualificazione del verde esistente (essenze in buono stato di salute), l'inserimento nella piazza di piccole aree giardino e lo sviluppo vegetativo controllato dei giardini della pioggia.

La tutela del Patrimonio culturale e del Paesaggio ha preso corpo con la qualificazione paesaggistica dell'area urbana, con l'ampliamento della possibilità di fruizione diversificata della piazza (eventi culturali, sociali, sportivi, etc) e con un maggiore spazio pedonale a disposizione della popolazione.

La tutela della Salute Pubblica è stata supportata dall'eliminazione dei terreni critici con la messa in sicurezza dell'area, da azioni di qualificazione che migliorano la qualità della vita (incontro, relax, etc.) e dall'apposizione di elementi e spazi per incentivare le attività sportive (pista ciclabile, bike sharing).

La scelta di attenzionare le ricadute del progetto sulle diverse componenti ambientali del territorio di intervento è probabilmente l'elemento innovativo della nuova stagione della rigenerazione urbana e chiamerà tutti, progettisti in primis in quanto artefici della trasformazione, a rispondere agli impegni globali sullo sviluppo sostenibile applicato soprattutto agli spazi pubblici della città, ove la coesistenza di sistemi sociali, economici e ambientali porrà nuovi indirizzi e nuove metodologie progettuali con cui confrontarsi.

Note

- 1 L'Agenda 2030 dell'ONU e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, redatta dall'Assemblea Generale dell'ONU e in vigore dal 1 gennaio 2016, ha impegnato gli stati aderenti nell'attuazione di un ampio programma di azione, articolato in 17 Obiettivi e 169 traguardi da raggiungere entro la data finale del 2030. I principali contenuti lavorano sul superamento dell'idea che la sostenibilità sia solo una questione ambientale verso un'integrazione dell'ambiente con gli aspetti sociali e con quelli economici, pervadendo di fatto tutti i livelli e i settori delle comunità.
- 2 Gli Obiettivi di Sviluppo del Millennio (2000) hanno rappresentato il documento di avvio degli impegni degli stati del mondo in tema di sviluppo sostenibile, articolato su 8 Obiettivi, ed ha percorso la redazione dell'Agenda 2030.
- 3 Del progetto *Rigenerazione urbana dell'area Ex acquedotto e Giardini pubblici di Marina di Montemarciano* (Progetto di fattibilità tecnica ed economica), affidato dal Comune di Montemarciano (AN) nel 2018, vengono incaricati i progettisti architetti Roberta Angelini e Gloria Vitali.
- 4...Estratto dalla Relazione Tecnica Illustrativa del progetto
- 5 I risultati sono stati estratti dalle Analisi dei campioni di terreno condotte da ARPAM nel 2018 e dall'Analisi di Rischio sito specifica, condotta dal geol.A.Pignocchi nel 2018 sull'area per conto del Comune di Montemarciano.
- 6...Estratto dalla Relazione Tecnica Illustrativa del progetto
- 7...Estratto dalla Relazione Tecnica Illustrativa del progetto
- 8...Estratto dalla Relazione Tecnica Illustrativa del progetto
- 9 Estratto dallo Studio di prefattibilità ambientale del progetto

Bibliografia

- AsviS Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (2018), *Italy and the Sustainable Development Goals. AsviS Report*. Roma: Editron srl
- Organizzazione Nazioni Unite (2015), *Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*
- Organizzazione Nazioni Unite (2012), *Resolution adopted by the General Assembly on 27 July 2012. 66/288. The future we want*.

*Architetto, PhD in Urbanistica, Docente universitario

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Cultural heritage-led initiatives for urban regeneration.

Pilot implementation actions in Bologna public spaces

Andrea Boeri *, Danila Longo**, Valentina Gianfrate***, Rossella Roversi ****

Abstract

This paper deals with the research experience nurtured during the “ROCK- *Regeneration and Optimisation of Cultural heritage in creative and Knowledge cities*” project (EU Horizon 2020 – Grant Agreement n. 730280) and with the initiatives carried out during its first two years of implementation. In particular, the contribute focuses on the use of Cultural Heritage as a catalyst for urban regeneration and on reactivation actions of public spaces in Bologna, aiming at fostering collaborative practices, social cohesion and innovation.

Parole chiave: Rigenerazione Urbana, Patrimonio Culturale, Approccio Circolare, Partecipazione, Verde Urbano

Keywords: Urban Regeneration, Cultural Heritage, Circular Approach, Participation, Greening

Introduction

According to EU and UNESCO, cities are the strategic factors to foster European economic strength, wealth, social opportunities and innovation (European Commission Directorate General, 2015; EEA, 2017, UNESCO 2016). However, at the same time, cities represent the places where conflicts, inequalities and exclusion are more evident. The growing of population is increasing year-by-year the urban density, leading to the exacerbation of challenges related to sustainability and urban management. Social exclusion, lack of identity, waste management, traffic congestion, air and water pollutions, fuel poverty, constitute some of the main problems, that need sustainable solutions in a long-term perspective (Hajer Maarten, 2014). In compliance with the recommendation of UNESCO Reports 2016 and 2017, Cultural Heritage (CH) is assumed as a fundamental resource for sustainable urban development: preserving urban quality of life, protecting urban identities, valuing local cultures, promoting cultural expressions are the pillars for making cities more inclusive and liveable.

Cultural Heritage is the main topic of the ROCK - *Regeneration and Optimisation of Cultural heritage in creative and Knowledge cities* project. It is a three years Research Innovation Action (RIA) project funded by the European Union's Horizon 2020 Research and Innovation Programme (call H2020-SC5-2016-2017, Grant Agreement N. 730280). This project, currently at the beginning of the third year, is coordinated by Bologna Municipality with the technical-scientific assistance of the University of Bologna. Its general objective is developing a systemic, multidisciplinary, collaborative, circular and replicable approach aiming at urban regeneration, especially in historic contexts affected by social exclusion, lack of accessibility and integration with the rest of the physical and relational space of the city. ROCK focuses on historic city centres as privileged action fields for inquiries and actions, intended as extraordinary laboratories to demonstrate how CH can be a unique and powerful engine of regeneration, sustainable development and economic growth for the whole city. CH, considered both as tangible (buildings, squares, streets, districts) and intangible (creative and artistic arts, productions and services, people skills and abilities) forms, is often underused and under known by citizens themselves: ROCK intends to provide new ways to access CH and to promote transparency and perception of shared heritage as collective property.

ROCK aims to support the transformation of three historic city centers, situated in Bologna, Lisbon and Skopje (Replicator Cities), into creative and sustainable districts, by implementing a repertoire of successful heritage-led regeneration initiatives related to 7 Role-Model selected cities (Athens, Cluj-Napoca, Eindhoven, Liverpool, Lyon, Turin and Vilnius) through a continuous knowledge/experiences exchange process. The replication potential and effectiveness of the tools and policies developed in the Role Model cities are tested in the three Replicator Cities, taking their specific historic context and local needs into account.

The quality of public spaces is the first element that marks the separation between, on the one hand, a chaotic, non-functional, socially critical settlement and, on the other hand, a well-organized, safe city with effective services and social integration. Thus, in particular, ROCK aims to test actions, strategies and tools to foster the usability of public spaces to all, improving CH functions from a user perspective, defining key policy issues, integrating emerging spatial, temporal and virtual structures of the knowledge-based society, to support cohesion and develop a sense of belonging to places.

Urban regeneration of open spaces are an opportunity to overcome spatial discontinuity, redesign and complete existing urban fabric, to include a *mixité* of users and to enhance

environmental and cultural quality, while strengthening local identity and communities' sense of belonging. A change of paradigm, also helped by the introduction of new dynamic tools, strategies and enabling technologies are necessary to activate integrated city improvements, starting from place-making approach to foster the involvement of communities in the process of re-appropriation of the shared spaces and portions of the city.

- Approach and methodology: ROCK Urban circular system for Creative and Sustainable districts

ROCK approach is based on a circular urban model in which CH already in use for specific activities, can express other unused potentialities if framed in a less specialized and elitist idea of culture: a value-sharing process that must steer city changes both in terms of physical environment and of mindset. ROCK approach assumes the historic city, and in particular the underused hotspots, as resources that can be re-introduced into a continuous positive development cycle that preserves natural capital, optimizes resource yields, reduces system risks and regenerates existing resources, while preserving and conserving the intrinsic value of its CH. The circular urban system concept, which represents the theoretical backbone of ROCK project, is mutated from the "circular economy" concept (World Economic Forum, 2019) and considers CH as a resource, applying the same principles of saving and reuse. "ROCK circle" (fig.1) connects and moves sub-systems of actors, processes and technologies in several domains, assuming historical centres CH transformation, adaptation and reuse into Creative and Sustainable Districts. The aim is to encourage virtuous flows within the system and to create the conditions for a shared, safer, more equal and more suitable places for the communities to live and work.

Within this framework, the project follows a Research-Action-Research approach, intended as an iterative process based on the following scheme:

1. Research. The first research activity is aimed at screening the initial status by identifying needs, key stakeholders, key areas and key actions and enablers, in order to properly prepare the field for the concrete action planning and implementation.
2. Action which is embodied by the implementation of pilot actions according to the first drafting of themes, topics and proposals emerged from the participatory inquiry. This first implementation can arise more needs, the adjust actions, revealing the presence of unforeseen barriers that need to be addressed. Therefore, the process foresees a second research activity.
3. Research. ROCK actions are a mix of bottom-up and top-down initiatives that involves different levels of stakeholders and communities. The complexity needs a second phase of research to define more precise and detailed scenarios, which includes not only foreseen actions and tools

application, but also considerations about new assumptions to be taken into account, new barriers and risks, new stakeholders, the connection and clustering of specific actions with new or more precisely identified target groups. The application of the methodology is meant at the urban scale, nevertheless ROCK proposes a smaller approach through pilot actions at the district/neighbourhood scale: the micro-scale experimentation ground offers an intermediate dimension useful for implementing projects and monitoring results effectively; the district is also recognisable by its citizens in terms of identity and sense of belonging (Gaspari, 2017).

- The ROCK ongoing process of implementation in Bologna

Bologna is one of the three Replicator City, chosen because it is a knowledge based city thanks to the strong presence of the oldest European University, it is included in the UNESCO creative Cities' List, and by the strong effort of the Municipality about collaborative approach. At local level, the first step of the project regards the building of a process of community involvement to create a local Ecosystem of Stakeholders, comprehensive of citizens, business and associations, University and Public Administration, in order to define a shared general framework, policy apparatus and medium-long term vision, and specific actions for the urban transformation of the demo area. The selection of the actions is the result of a co-designed process that has led to three topics, strictly related to public spaces: accessibility, sustainability and new collaborations.

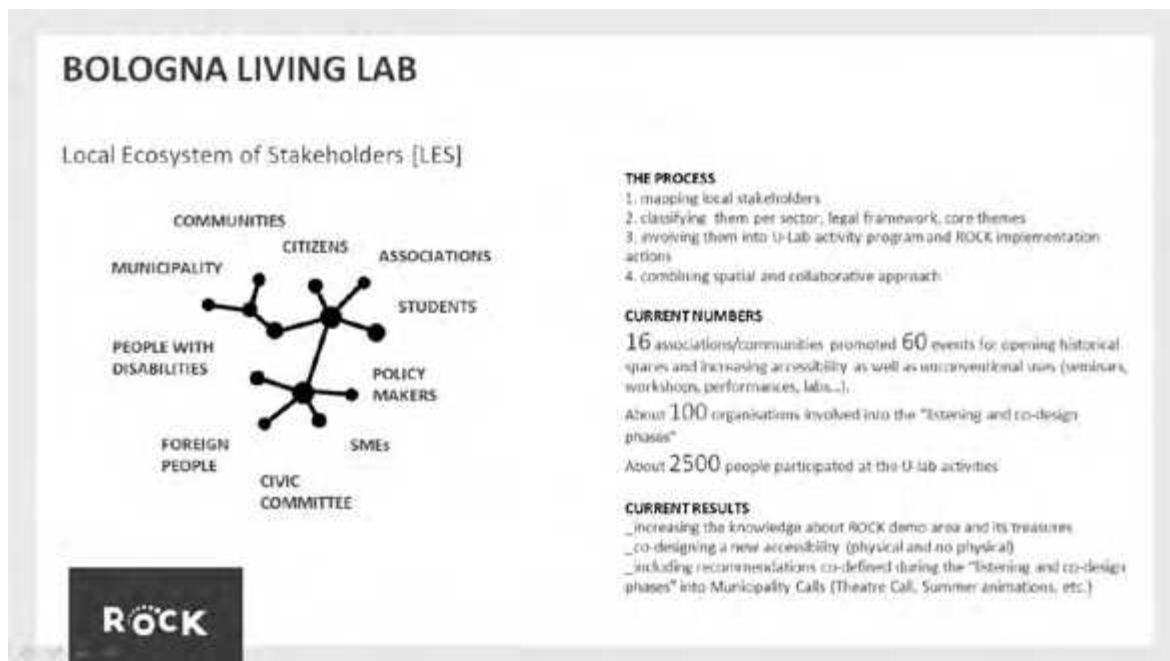


Fig. 1 Bologna Living Lab: stakeholders, process, numbers and results.

The ROCK demonstrator site is located inside the historical city centre in a highly dense artistic and cultural district. It is distributed along a major street, via Zamboni, that connects a system of public spaces whose nodes are represented by five squares: piazza Ardigò, piazza Rossini, Piazza Verdi, Piazza Scaravilli e Piazza Puntoni. The area hosts a multiplicity of university headquarters and ceremonial buildings, cultural facilities and gardens, and it is characterized by the presence of the typical Bolognese porticos. Piazza Verdi is the main geographical and social centrality of the demo site, named “Zona_U” (fig.2), deriving from the huge presence of university buildings and students.

The growth of the student population (about 80,000 students), the change in the number and composition of population in the centre, due to migration phenomena (15.000 new residents each year, of which 9.000 Italian) and the effects of the growing new tourism dynamics, have not been integrated and absorbed in the area, whose public spaces capacity is limited. These dynamics has generated phenomena of social conflict between different categories of users and triggered decay and disturb. In particular, the presence of the students, vital and positive per se, is turned into a problematic issue for the coexistence with the other actors of the area. The Zona U stands out as the main place where population (expecially students) of excluded people from urban dynamics gather and meet every day.



Fig. 2 The “Zona U” demonstration area in Bologna (in red).

In designing and implementing actions, each of the public spaces included in the demo area is intended in correlation with the others, with the purpose to create a system of places, where actions are complementary and concur to achieve integrated targets and objectives, balanced according with the vocation of the single space, the results of the participatory process, and the perceived needs. In the system of places composed by the 5 squares along Via Zamboni, different typologies of action have been carried out during the two years of ROCK project: some of them are currently ongoing and others are in the planning stage.

Below, a description of three significant initiatives already implemented, as examples extracted from the coordinated set of heritage-led regeneration initiative actions held in the Zona U public spaces: U-lab, Malerbe, New Lightscape.

- U-LAB: co-designing and implementing actions of revitalization

U-Lab is an approach based on workshops of participatory practices dedicated to Zona U. It involves the Municipality of Bologna, the University of Bologna, the Rusconi Foundation and the Opera House and is coordinated by Foundation of Urban Innovation Bologna. U-Lab is configured as a transversal activity aimed at coupling the design of the regeneration of the area, developing new ideas for the enhancement, unconventional use and creation of services and promoting some experimental actions. U-lab started in 2017 with the local stakeholders mapping and is developed through two main lines of action.

The first line is dedicated to listening, co-designing and collecting ideas and proposals during an articulated path of meetings involving the various actors (institutional and not), stakeholders and users of the area.

The second line is dedicated to experiment and implement actions involving public spaces. A call for proposals has been launched on December 2017. The groups proposed new forms of animation for the area. The proposals have been implemented during spring and summer months and contributed to revitalise and bring new audiences in the experimental site.

A third phase started at the beginning of 2019 together with a reflection on the technologies to be applied to the urban environment: lights and sounds instruments, urban green technologies and others, to respond to the necessity emerged during the previous phases. A focus on “accessibility” is included, as one of the main topics emerged during the co-design and discussion phase developed in 2018. The ambitious goal of the new phase of U-Lab is hence to make some of the stakeholders’ necessities concrete and develop a new inclusive service for the Universal

fruition of CH and to attract new visitors in the area, with particular attention to people with disabilities (*U area for all*, fig.3).

BOLOGNA
3 | U-Area for all

ACTORS	UNIBO	COBO	FILU
TYPE	Knowledge	Transformation	Participation

Support & preliminary activities for implementation

- Workshops for urban transformation (5 Square, Utopia Concreta)
- U-Lab thematic meeting on Accessibility
- U-Lab meetings on U-Area places
- U-Lab Experimental events (CHI accessible through art, dance, etc.)

Activities for engagement, communication, inclusion and marketability of results

- "Una strada... tante storie" event
- Accessible walk on U-Area with gps Trackers
- Crowmapping on Accessibility (U-Lab 2018)

ROCK Bologna ecosystem of stakeholders

- Students communities and associations
- Residents associations and citizens
- Cultural associations and producer
- University Museums
- Civ. Museums
- Teatro Comunale
- Association of people with disabilities

ROCKenablers

- Bologna Open ROCK

ROCK products, services, tools

- Recommendations for urban Transformation in U-Zone from ROCK U-Lab meetings
- U-Area for all tours
- People tracking maps (U/A)
- AVR App for Municipal Theatre (Hidden Treasure)

U-AREA for all participatory mapping (April 2018). FILU with TU/e support

ROCK

ACC SORT COLE

Fig. 3 U-Area for all

- Malerbe: transformation and greening of public spaces

Thanks to Malerbe initiative, Piazza Scaravilli has been transformed from a car park into a dynamic garden, where cultural activities, aggregation and entertainment can be carried out, for a continuative use of space (fig.4). Malerbe combines the pursuit of two objectives: the environmental sustainability matched with the mitigation of climatic effects through an action of urban greening, and the cultural and social use of public spaces, allowing the re-appropriation of a underused square and its reinterpretation as relational node in the Zona U system of places.

Malerbe is the result of a path started through the activation of a co-design laboratory with 18 students of Architecture, Design and Advanced Design of the University of Bologna, managed by the researchers of the Department of Architecture, BAGstudio and a local association (Centro Antartide), and aimed at the construction of a public space to support both the student and the resident population, so combining the need of the two social groups that used to exploit that space in different and often conflicting ways. Malerbe has involved some of the associations (Giardino del Guasto, Bologna Vivibile, Comitato di Piazza Verdi) already operating in the area in the planning and design phase. The participatory implementation and the light intervention composed of modular, temporary and reversible elements, resistant to possible management model, based on collaboration and dynamism, want to make "Malerbe" a real "dynamic garden"

to promote biodiversity and sociality. The Malerbe project has led to the creation of a vandalism, where the "weeds", find their place (figg. 5 and 6).

This kind of interventions can offer significant potential for regeneration of open spaces such as internal courtyards, abandoned residual micro-areas, interstitial spaces between buildings: the redesign and differentiation of paths, the inclusion in ecological networks and corridors allow to include these micro-areas in an integrated environmental system.

The choice to refer to urban micro-design seems particularly effective because it is economically sustainable in a period of scarcity of public resources that traditionally finance interventions on the public spaces of the city. As in the Malerbe case, micro-design solutions often refer to bottom-up initiatives, through collective support for the initiative or in other cases are the result of mixed approaches involving unconventional associative forms and financial schemes for implementation (Gianfrate, Longo, 2017).

BOLOGNA

4 | Transformation and greening of public spaces

ACTORS TYPE	UNIBO Knowledge	COBO Transformation	FIU Participation
----------------	--------------------	------------------------	----------------------



Workshop Malerbe - Scaravilli square

Workshops for urban transformation and greening

- **stakeholders:** COBO, UNIBO, FIU, Viabizzuno, Fondazione Rusconi, Fondazione Teatro Comunale, Associations (Centro Antartide, Ass. Del Gusto) others University departments, professionals, citizens, students
- **resources:** ROCK funds
- **role of Municipality (sectors involved):** Culture, Environment, Digital Agenda Office
- **data collected:** n. of participants (85), mq transformed spaces (600), n. of historic spaces that hosted the workshops (4)
- **communication tools:** ROCK Local Platform, UNIBO Magazine, Flyers, Posters, Mailing List, Social Media (Facebook UNIBO Magazine e FIU, Twitter) and Institutional Website
- **engagement process:** involvement of students through institutional courses, ECTS acknowledgment
- **link to ROCKMe:** <https://rockme.rockproject.eu/project/details/edit/75>
<https://rockme.rockproject.eu/project/details/edit/67>
- **link to LL:** the workshops were based on the recommendations defined and the outcomes presented and discussed with the Bologna LL.



ACT

SOFT

COLE

Fig. 4 U- The Malerbe workshop for urban transformation and greening.



Fig. 5 e 6 Malerbe and SLAB, a temporary architecture co-design by students installed in Piazza Scaravilli.

- New lightscape: highlighting hidden treasures and increasing accessibility

New lightscape is the experimentation of an innovative lighting concept. It is a pilot project that involves Via Zamboni, to test effective lighting solutions to improve accessibility, security and valorisation of CH. The project integrates technical competences, based on the study of Viabizzuno S.r.l. (a technology partner provider of ROCK project) and on the co-design guidelines elaborated during the participatory process of U-Lab.

BOLOGNA
1 | New lightscape

ACTORS	UFI/BO	COBO	FIU
TYPE	Knowledge	Transformation	Participation

New lightscape
Experimentation of a new lighting concept that can be extended to all the area and the historic city. Location: Scaravilli square, Scaravilli portico, Teatro portico

- **Stakeholders:** Viabizzuno, Fondazione Rusconi, Teatro Comunale
- **Resources:** 150.000-200.000 euros (budget definition in progress)
- **role of Municipality:** Public works, lighting facility management, public lighting global service
- **communication tools:** ROCK website
- **engagement process:** involvement of local actors within living lab, working table involving disability manager and associations of people with disabilities.
- **link to LLs:** project guidelines emerged from LLs

ROCK ACC SOST COG

Fig. 7 New Lightscape in Via Zamboni

The lighting project intends to test the transformation of the city into an art gallery facilitating its accessibility and fruition also during the night, modulating the lighting system into: light to meet, light for break, light for architecture and art, and light for sleeping. The light is conceived as a detector of hidden treasures and points out their presence (fig. 8). The initiative includes the conservative restoration of the historical lantern and of the old notice boards, and new display-cases for art works (fig. 9).



Fig. 8 e 9 Lighting project for Piazza Rossini and the Via Zamboni porticos, with display cases for temporary exhibitions.

- Further developments

In order to develop the ROCK approach in a site-specific effective strategy, to be managed also beyond the project lifetime, the research include the building of a tool for the long-term planning, implementation and management of actions, relying on bottom-up participatory approaches and sustainable development models that are consistent with the specificities of the places and communities that inhabit them. The tool is an Integrated Management Plans (IMP), drafted on the UNESCO existing literature about management plans. The Replicator Cities analysed the UNESCO Management Plans as a repertoire of virtuous experiences to follow up with new integration/upgrades resulting from the Research-Action-Research approach that regulates the ROCK project. This tool is based on the expertise acquired thanks to the pilot actions already built up in the three Replicator Cities (Bologna, Lisbon and Skopje)

Thus, the legacy of ROCK project wants to overcome the experimental dimension of the specific actions by structuring a general methodology that can be replied, as a step-by-step approach, also in the future and in different EU cities.

The Bologna University team, together with the ecosystem of stakeholder, is testing the effectiveness of the IMP through context-based pilot interventions, focusing on CH as common good and principal resource for revitalisation actions of public spaces as places of inclusion, cohesion and social innovation.

ROCK project is funded by European Union's Horizon 2020 Research and Innovation Programme (call H2020-SC5-2016-2017, Grant Agreement N. 730280).

References

- UNESCO (2016), *Culture Urban Future. Global Report on Culture for Sustainable Urban Development*.
EUROPEAN COMMISSION (2015), Directorate-General for Research and Innovation, *State of the Innovation Union*, Luxembourg.
EEA (2017), *Environmental Indicator Report 2017*, available at: <https://www.eea.europa.eu/airs/2017> (last visit 19 May 2019).
Hajer Maarten, Dassen Ton (2014), *Visualizing the challenge for 21st century urbanism*, nai010 publisher / PBL publishers, Amsterdam.
UNESCO (2016), *Culture Urban Future. Global Report on Culture for Sustainable Urban Development*, Paris
UNESCO (2017), *Re-Shaping cultural policies. Advancing creativity for development*, Paris.
World Economic Forum (2019), *Circularity gap report 2018*, available at: <https://www.circularity-gap.world/> (last visit, 19 May 2019).
Gaspari, J. et al. (2017), *Multi-Layered Design Strategies To Adopt Smart Districts As Urban Regeneration Enablers*, in *International Journal Of Sustainable Development And Planning*, 12-N°8/2016. pp. 1247 – 1259.
Gianfrate, V., Longo, D. (2017), *Urban micro-design. Tecnologie integrate, adattabilità e qualità degli spazi pubblici*. Milano: Franco Angeli.

*Full Professor, **Associated Professor, *** Researcher, ****Research fellow

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Rigenerare i beni confiscati al Nord: una sfida multidimensionale nel cuore fragile delle città

Luca Bonzanni *

Abstract

In last years, in Italy the contrast to mafia has reached important results also through confiscation of assets, a patrimonial policy against clans' economic expansion. Currently, confiscated assets are over 32.000, however lots of them are not reused for social purposes as fixed by legislation. In Northern Italy is needed a new paradigm able to combine social and economic functions in regenerating these assets. Institutions and civil society have to re-design part of the cities in this direction

Parole chiave: beni confiscati, criminalità organizzata, riutilizzo sociale, antimafia, mafia.

Keywords: confiscated assets, organized crime, social reuse, anti-mafia, mafia.

Fenomeno dalla storia ultracentenaria (Lupo 2004), la presenza delle organizzazioni mafiose in Italia è ancora oggi una questione cruciale tanto al Sud, territorio di origine di Cosa nostra, camorra e 'ndrangheta, che al Nord, dove i clan hanno da tempo scavato profonde radici nel tessuto sociale, economico e politico, sino a condizionarne – in taluni specifici contesti – la vita quotidiana. Proprio la tesi della *non esportabilità della mafia*, evidenziata nel classico studio di Gambetta (1992, p. 366) secondo cui «la mafia è un marchio difficile da esportare e [...] fortemente dipendente dalle risorse e dall'ambiente locale», è stata smentita dalle numerose evidenze empiriche – condensate sia in lavori accademici e sia, soprattutto, in relazioni istituzionali, rapporti investigativi, atti giudiziari – che registrano lo stabile radicamento delle mafie al Nord. Fondamentale, in sede di premessa, è ricordare che la mafia non vada intesa come una mentalità o come il prodotto di una cultura (Hess 1970), bensì come un'organizzazione (Catino 1997) capace di svilupparsi nei contesti locali in primis tramite il controllo del territorio

(uso della violenza) e i rapporti con politica ed economia (dalla Chiesa 2010) e attraverso una sapiente gestione del capitale sociale relazionale (Sciarrone 2009).

La risposta istituzionale, pur di fronte a manifestazioni criminali le cui fasi iniziali paiono incisive già nella fase di costruzione dello Stato unitario, è tuttavia porsa lenta, ondivaga, per molti anni contraddistinta da una sorta di “armistizio” tra poteri concorrenti (Lupo 2018). Soprattutto innescata da un moto emozionale, la risposta di mobilitazione antimafia è però cresciuta a diversi livelli – quello della repressione poliziesco-giudiziaria, quello della mobilitazione sociale, quello della legislazione – a partire dagli anni Sessanta del Novecento, sino ad avere un deciso punto di svolta nel 1982. È in quell’anno, in particolare dopo gli omicidi a Palermo di Pio La Torre, deputato del Pci freddato insieme all’autista Rosario di Salvo il 30 aprile, e del generale dei carabinieri – nonché prefetto di Palermo – Carlo Alberto dalla Chiesa, ucciso in un agguato insieme alla moglie Emanuela Setti Carraro e all’agente di scorta Domenico Russo, che si giunge finalmente all’approvazione della legge che introduce il reato di associazione per delinquere di stampo mafioso (la legge è denominata Rognoni-La Torre, dal nome del ministro dell’Interno Virginio Rognoni e appunto di Pio La Torre). Tale fondamentale provvedimento, architrave del diritto penale nella lotta alla mafia, non si basa solo sulla repressione con pesanti pene detentive, ma segna la strada per l’affermazione di una delle più efficaci *policy* in materia di contrasto ai clan: lo sviluppo delle misure patrimoniali, e più nello specifico la previsione della confisca dei beni per i mafiosi. Nel concreto, una volta che si giunge alla condanna definitiva per un soggetto legato all’organizzazione mafiosa, lo Stato – così prevede la norma di cui all’articolo 416 bis del codice penale – entra in possesso delle «cose», cioè dei beni, «che servono o furono destinate a commettere il reato e delle cose che ne sono il prezzo, il prodotto, il profitto o che ne costituiscono l’impiego». La *policy* è resa ancor più approfondita dal fatto che la confisca non è rivolta esclusivamente a quei beni direttamente riconducibili (perché di proprietà) al mafioso condannato, ma anche a quei beni che sono nella sua *disponibilità di fatto*, cioè per esempio intestati – con funzioni di schermo – a parenti, collaboratori o prestanome più o meno ignari (dalla Chiesa 2012). Sono soprattutto i beni immobili confiscati al Nord – terreni e appartamenti, ville e fabbricati – a costituire il focus di questo saggio: i quasi quarant’anni della legislazione su questa materia hanno permesso allo Stato di raggiungere risultati significativi, che si sono tradotti nella creazione di un vastissimo patrimonio immobiliare, spesso tuttavia frammentato e spesso in condizioni di degrado, ma capace di rappresentare una risorsa preziosa a livello sociale e – per le

proprie potenzialità – anche a livello urbanistico, nel solco di una sapiente pianificazione che coinvolga i diversi attori delle comunità, coniugando aspetti sociali, economici e urbanistici.

Le previsioni della legge Rognoni-La Torre costituiscono solo il primo strumento del percorso di costruzione di una più ampia cornice legislativa dedicata ai beni confiscati. Questo primo provvedimento, infatti, si concentra solo sulla fase stessa della confisca, ponendo viceversa minore attenzione sulla fase successiva; nei primi anni di operatività del provvedimento, dunque, i beni confiscati entrano direttamente nel patrimonio dello Stato senza prevedere specifiche azioni volte a una riflessione sul reimpiego degli stessi. Attorno all'interrogativo circa il destino di quei beni, sorge a metà degli anni Novanta una mobilitazione che sfocia nella promulgazione della legge 109/1996, di iniziativa popolare, nata da una raccolta firme dell'associazione Libera, nuova realtà destinata a ritagliarsi un ruolo di primo piano nel movimento antimafia italiano e internazionale (dalla Chiesa 2014). Il provvedimento tipizza il *riutilizzo sociale dei beni*: i beni immobili confiscati possono ancora essere mantenuti nel patrimonio dello Stato per «finalità di giustizia, di ordine pubblico e di protezione civile», oppure – è questa la nuova strada tracciata – possono anche essere trasferiti al patrimonio del comune in cui sorge l'immobile, per «finalità istituzionali o sociali». Come specifica il testo di legge, «il comune può amministrare direttamente il bene o assegnarlo in concessione a titolo gratuito a comunità, ad enti, ad organizzazioni di volontariato a cooperative sociali o a comunità terapeutiche e centri di recupero e cura di tossicodipendenti».

Occorre specificare come l'ordinamento italiano preveda in realtà due diverse modalità all'interno della più ampia categoria degli strumenti contro i patrimoni illeciti. La prima categoria è quella delle misure patrimoniali penalistiche, sintetizzabile nella confisca penale classica (applicabile all'interno del processo penale), la seconda è invece quella delle misure patrimoniali di prevenzione, che possono intervenire *ante o praeter delictum* e possono essere slegate dal procedimento penale (Di Gioia e Giura 2016; Pellegrini 2018). Nel legislatore si è affermato sempre più l'orientamento secondo cui gli strumenti di aggressione patrimoniale «non sono indirizzati solo all'applicazione di una sanzione repressiva tendente a colpire le basi economiche della criminalità da profitto, ma intervengono altresì nel ristabilire quell'equilibrio economico stravolto dalle dinamiche di alterazione dei meccanismi di funzionalità concorrenziale messe in atto dalla criminalità organizzata» (Pellegrini 2018, p. 239). Dunque, oggi le misure patrimoniali (lo strumento giudiziario che culmina, al termine di un articolato iter, nella confisca) si applicano anche agli indiziati per associazione finalizzata al traffico di droga, delitti consumati o tentati con

finalità terrorismo, truffa aggravata nell'ambito di erogazione di finanziamenti pubblici, associazione per delinquere finalizzata a reati contro la pubblica amministrazione (quali, per esempio, peculato, corruzione, concussione), nonché persino nei casi di *stalking*.

Fondamentale è il ruolo dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata (Anbsc), istituita nel 2010 sotto la vigilanza del ministero dell'Interno; tra i compiti dell'Agenzia, si segnalano l'acquisizione dei dati relativi ai beni (sia immobili che aziende) sequestrati e confiscati e delle informazioni inerenti i procedimenti (penali e di prevenzione) volti a sequestro e confisca, nonché la collaborazione con l'autorità giudiziaria nell'amministrazione dei beni, la destinazione dei beni confiscati. Proprio i beni confiscati si dividono in due categorie: i beni *in gestione* presso l'Agenzia, cioè quei beni che non sono stati ancora trasferiti ad altre amministrazioni dello Stato o a enti locali, nella maggior parte dei casi perché l'iter giudiziario è ancora in corso o sussistono delle problematiche tali per cui il passaggio ancora non si è compiuto, e i beni *destinati*, cioè quelli che l'Agenzia ha già assegnato ad altre amministrazioni dello Stato o a enti locali per finalità istituzionali o sociali.

L'affinamento e l'espansione della normativa mostrano i propri riflessi nel numero di beni immobili confiscati oggi presenti sul territorio italiano. I beni confiscati erano 8.017 al 31 dicembre 2017 (Anbsc 2008) e sono diventati 32.355 alla fine del 2018 (Anbsc 2018), con un aumento del 303,6% in undici anni; di questi 32.355 immobili, 15.037 sono già stati destinati e i restanti 17.318 sono ancora in gestione presso l'Anbsc. L'incremento delle confische è stato proporzionalmente più considerevole nel Settentrione, cioè nelle aree di più recente insediamento, che non nel Mezzogiorno: nel periodo considerato, i beni immobili confiscati (destinati+in gestione) in Lombardia sono passati da 570 unità a 2.898 unità, con una crescita del 408,4%; nelle tre regioni a tradizionale presenza mafiosa (Sicilia, Campania, Calabria), i beni immobili confiscati (destinati+in gestione) sono passati da 6.093 a 21.244 unità, con una variazione contenuta al 248,7%; questo stock immobiliare, come si può notare, non è distribuito in maniera uniforme sul territorio nazionale, ma riflette tendenzialmente le diverse gradazioni di pervasività della presenza mafiosa sui territori.

Per aumentare conoscenza, consapevolezza e sensibilità sul tema, l'Anbsc ha introdotto negli ultimi anni una mappatura *open source* in tempo reale dei beni confiscati destinati o in possesso dell'Agenzia stessa. Il portale (<https://openregio.anbsc.it/>) costituisce dunque uno strumento utile per una pluralità ampia di soggetti: amministratori pubblici, personale dell'apparato giudiziario, giornalisti, cittadini, ricercatori. Il database permette inoltre di

conoscere la tipologia degli immobili confiscati, un dato prezioso per fotografare le peculiarità di ciascun territorio sul fronte sia dell'*appetibilità criminale-immobiliare* che delle *strategie d'investimento*; proprio i beni immobili confiscati sono stati utilizzati in analisi quantitative per valutare la consistenza degli investimenti delle mafie (Transcrime 2013), anche se è necessario combinare e integrare tali risultanze con gli strumenti dell'analisi qualitativa (dalla Chiesa 2016a). Utile, in ottica comparativa, è il confronto tra Sud e Nord, in particolare tra le tre regioni a tradizionale presenza mafiosa (Sicilia, Campania, Calabria) e la Lombardia, la regione che può essere assunta a paradigma del radicamento della criminalità organizzata (e in particolare della 'ndrangheta calabrese) al di fuori dei contesti d'origine (dalla Chiesa 2016a).

Utilizzando i dati messi a disposizione in tempo reale (aggiornati a inizio maggio 2019), risulta che dei 21.760 beni confiscati presenti in Sicilia, Campania e Calabria, il 28,66% (6.237 beni) sia rappresentato da terreni agricoli; in Lombardia, i terreni agricoli sono solo il 6,12% (180 beni su 2.939). L'investimento immobiliare delle mafie al Nord risulta il portato di una combinazione tra *imposizioni* determinate dalla morfologia urbana (lo sviluppo delle città, la cementificazione) e da *scelte* di reinvestimento connaturate al più dinamico mercato immobiliare dei contesti settentrionali, soprattutto nei centri di maggiori dimensioni: in Lombardia, il 33% dei beni confiscati è costituito da appartamenti in condominio (contro il 22,61% delle regioni a tradizionale presenza mafiosa) e il 26,64% è rappresentato da box (contro il 9,13% delle regioni a tradizionale presenza mafiosa).

Una peculiarità si nota tuttavia comparando i dati degli immobili già destinati (si tratta generalmente di beni confiscati in tempi più risalenti) con quelli degli immobili ancora in gestione (di più recente confisca). In Lombardia, il numero di appartamenti in condominio attualmente in gestione presso l'Anbsc rappresenta infatti solo il 27,64% del totale dei beni, contro il 41,45% rappresentato negli immobili già assegnati; cresce, quasi triplicata, la percentuale dei terreni agricoli (da 2,98% a 8,12%) sul totale dei beni immobili confiscati. Trend analogo si registra osservando le tre regioni settentrionali analizzate: gli appartamenti in condominio in gestione presso l'Anbsc sono il 26,15% del totale, contro il 40,06% tra i beni già destinati; i terreni agricoli in gestione sono il 14,01% del totale, contro il 6,03% tra i beni già destinati. La variazione potrebbe indicare una nuova tendenza nelle strategie d'investimento della criminalità, che preferirebbe ora riciclare denaro in modo diverso, in particolare spostandosi dalla città alle aree più agricole.

Al di là del trend recente su possibili evoluzioni nelle strategie d'investimento immobiliare delle mafie, rimane cogente la questione di un efficace riutilizzo sociale dei beni confiscati alla stessa criminalità organizzata, che al Nord tarda ad affermarsi. Di nuovo in supporto giungono gli open data in tempo reale dell'Anbsc: sui 21.760 immobili confiscati nelle regioni a tradizionale presenza mafiosa, risulta già destinato il 51,93% di essi; nelle tre regioni settentrionali a maggiore presenza mafiosa (sulla base dell'indice CROSS 2014), gli immobili già destinati sono solamente il 32,87%. Si assiste inoltre a un recente e significativo rallentamento nelle pratiche di destinazione (Anbsc 2018) che conferma l'esistenza di due differenti livelli di velocità tra Nord e Sud, in favore del Mezzogiorno: tra 2017 e 2018, gli immobili destinati sono calati del 65% nelle tre regioni settentrionali analizzate (da 129 a 45 in valore assoluto); nello stesso periodo, in Sicilia, Campania e Calabria le destinazioni sono cresciute dell'8,3% (da 1.498 a 1.622 in valore assoluto).

Dunque sotto il controllo dell'Agenzia resta per molto tempo, in particolare al Nord, un consistente patrimonio immobiliare. Sia l'opinione pubblica che gli studi accademici rilevano come la gestione dei beni confiscati, soprattutto nel Settentrione, debba confrontarsi con criticità patologiche e strutturali, che si esprimono lungo diverse direttrici.

In primo luogo si può identificare una difficoltà amministrativa. La normativa sui beni confiscati e sul riutilizzo di essi coinvolge una pluralità di attori inquadrati a diversi livelli: da quelli legati al mondo della giustizia (i tribunali cui compete il procedimento, gli amministratori giudiziari e *de relato* anche la stessa Agenzia nazionale) agli amministratori degli enti locali, sino agli operatori economici qualora le misure patrimoniali riguardino aziende, ciascuno con compiti, poteri e competenze differenti e spesso non conciliabili; tutto ciò spesso si inquadra in una generale impreparazione delle burocrazie (Martone 2015), che si acuisce nei contesti più piccoli e periferici del Nord, dove il *know-how* sulla materia risulta ancor più carente. Una prima risposta a tale criticità giungerebbe dal dare piena efficacia ai tavoli di coordinamento locali, previsti dalla normativa ed esplicitati principalmente attraverso i nuclei di supporto attivi presso ogni prefettura, finalizzati a creare sinergie tra i diversi soggetti istituzionali, possibilmente allargandoli e integrandoli a nuove figure titolate a contribuire: urbanisti, rappresentanti del mondo dell'associazionismo e del terzo settore, operatori economici, ricercatori esperti del tema.

La tripartizione (prima il sequestro, poi la confisca, quindi la destinazione) di un iter che in media dura diversi anni, sino a lambire il decennio, porta a una dilatazione delle tempistiche che rende difficile il riutilizzo sociale. In questo arco di tempo, infatti, si assiste a un deterioramento fisiologico degli immobili, che perdono valore e sono esposti a un degrado spesso acuito da

interventi *esterni*: frequentemente, infatti, i beni confiscati sono oggetto di vandalismo da parte delle organizzazioni criminali, in segno di vendetta – una condotta intrisa di potere simbolico – per l’attività repressiva e il riutilizzo sociale promosso dallo Stato. Qui si manifestano le difficoltà economiche: il deperimento degli immobili comporta per l’ente locale destinatario del bene un indifferibile investimento in tema di riqualificazione, passaggio propedeutico alla realizzazione di qualsiasi attività con finalità sociale; in periodi di scarsità di risorse per gli enti locali, la ricerca di forme di finanziamento volte alla ristrutturazione di un bene confiscato rappresenta un’operazione non facile, nonché un ulteriore segmento temporale che allunga la riconversione delle ex proprietà criminali.

Da un’importante ricerca condotta recentemente dall’associazione Libera (2018) emerge come quasi l’intera opinione pubblica ritenga il riutilizzo dei beni confiscati «una ricchezza e un vantaggio per l’intera comunità»; sullo specifico utilizzo dei beni confiscati, la maggioranza relativa degli intervistati (31,1%) ritiene che lo Stato dovrebbe assegnarli «a cooperative per dare lavoro ai giovani». Al Nord in particolare si manifesta però una difficoltà imprenditoriale, cioè una minore capacità di trasformare i beni confiscati in attività economiche (conservando l’impronta sociale indicata dalla legge 109/1996, s’intende). La normativa sui beni confiscati è la base su cui è nata quella che viene definita *impresa antimafiosa* (dalla Chiesa 2012), cioè quelle attività economiche sorte per adempiere al riutilizzo sociale di quegli immobili. Si tratta di imprese tendenzialmente giovani, prevalentemente articolate nella forma della cooperativa e operanti nel settore dell’agricoltura legata ai terreni agricoli confiscati. I prodotti commercializzati (pasta, vini, conserve, etc), oltre al classico *valore economico*, presentano così un *valore sociale*, perché nel contenuto è intrinseco un vasto ventaglio di significati portati all’attenzione del consumatore: su tutti vi è la *sconfitta della legittimazione mafiosa* («la mafia dà lavoro»), poiché l’impresa antimafiosa sfrutta lo strumento della confisca (*punizione dell’accumulazione mafiosa*) per sviluppare nuove opportunità di lavoro di qualità. Nell’impresa antimafiosa si concretizza dunque il passaggio da azione repressiva ad azione costruttiva (Martone 2015). Il Meridione è l’area in cui l’imprenditorialità antimafiosa mostra performance superiori (dalla Chiesa 2016b): ciò avviene principalmente perché queste attività imprenditoriali si sviluppano prevalentemente nell’ambito dell’agricoltura, con la successiva commercializzazione di prodotti alimentari; il minor numero di terreni confiscati al Nord, come visto, è un primo limite per l’affermazione di simili modelli virtuosi.

È in questa narrazione che si inserisce la necessità di ripensare l'attuale paradigma della gestione dei beni confiscati al Nord, in attesa di dar corso alla destinazione dei terreni agricoli che sempre più sono sequestrati anche nel Settentrione.

Oggi al Nord gli appartamenti confiscati sono utilizzati prevalentemente come sedi di associazioni, case di accoglienza, soluzioni per l'emergenza abitativa, tutte attività ovviamente virtuose per il territorio circostante. Occorre però affiancare tale pratica a uno scarto creativo che porti al cambio di destinazione d'uso degli appartamenti, favorendo nuove soluzioni *imprenditorialmente orientate*. Casi studio mostrano come in alcuni siti si sia già realizzata una conversione delle unità abitative in soluzioni produttive, anche riducendo la frammentazione dei beni attraverso l'aggregazione degli immobili. Il ventaglio delle soluzioni imprenditoriali possibili è ampio. Tra le forme più innovative, i vecchi appartamenti possono essere rigenerati in spazi per il coworking, dedicati per esempio a forme di imprenditorialità giovanile, incubatori d'impresa, centri di ricerca collegati a università o a eccellenze dell'imprenditoria. Laddove siano confiscati interi complessi residenziali, caso non certo infrequente, vi sono le basi per avviare ostelli, bed and breakfast, opportunità per l'accoglienza turistica diffusa. O ancora: i garage possono essere convertiti in laboratori per piccole attività artigianali, dalle riparazioni alla sartoria, gli appartamenti in studi medici convenzionati.

Specie nelle grandi città settentrionali, molti degli immobili confiscati sono ubicati nelle periferie, luoghi di riproduzione delle dinamiche di controllo sociale predilette dai clan; qui l'investimento immobiliare delle mafie non risponde a esigenze economiche (riciclaggio di denaro, redditi da locazione), ma a quelle tradizionali di controllo del territorio, di «signoria territoriale» (Santino 1995). In tali aree, la rigenerazione degli immobili confiscati è anche un'operazione di innovazione sociale, che crea nuovo capitale sociale, inteso nell'accezione elaborata da Robert Putnam (1993, p. 169), e cioè come «l'insieme di quegli elementi dell'organizzazione sociale – come la fiducia, le norme condivise, le reti sociali – che possono migliorare l'efficienza della società nel suo insieme, nella misura in cui facilitano l'azione coordinata degli individui». Creare economia sociale nelle periferie degradate, per di più combinando tale processo con l'ulteriore sconfitta della simbologia mafiosa e anzi con l'affermazione di una legalità che produce lavoro e redistribuisce ricchezza, è un tassello che si inserisce in quel mosaico teorico che vede la rigenerazione urbana come «un insieme di politiche volte a modificare la struttura fisica della città al fine di rispondere al ruolo che a questa viene assegnato dallo specifico momento storico e

dall'interconnessione tra volontà politica ed assetto economico» (Roberts, Sykes e Granger 2016, cit. in Bianchi 2018).

Questo percorso può essere però compiuto solo attraverso un cammino sinergico tra tutti gli attori che si confrontano nel sistema urbano, perché è con il reale coinvolgimento delle persone che la riqualificazione urbana crea vera inclusione sociale (Kisby 2010); la partecipazione collettiva nella pianificazione, in sintesi, colma deficit democratici (Mazzanti, Ecchia e Komatsu 2015).

Gli attori in gioco sono inquadrabili in diverse categorie, ma danno vita a un unico ecosistema di stakeholders la cui armonia risulta cruciale per innescare il virtuoso processo di rigenerazione urbana attraverso il riutilizzo sociale dei beni confiscati. Quelli politico-istituzionali, a diversi livelli, sono chiamati a un continuo feedback sull'efficacia della normativa e a migliorarla adattandola per superare le criticità emerse; occorre poi che gli attori della sfera della giustizia, compreso il personale in funzione presso l'Anbsc, instaurino un dialogo istituzionale più produttivo con gli amministratori locali sul cui territorio sorgono dei beni confiscati, promuovendo in primo luogo dei percorsi per la formazione di specifiche competenze sul tema. Ormai assodato è il ruolo della società civile: vi si può includere l'opinione pubblica nel complesso (dotata di potere di agenda-setting, ha capacità di influenza se consapevole della questione) e soprattutto i gruppi organizzati, a partire dalle associazioni o da comitati di singoli cittadini.

Lo scenario settentrionale e la consapevolezza della crescita costante anche futura del numero di beni confiscati portano a sottolineare con vigore la necessità d'includere in questo processo attori che finora sono rimasti esclusi: qui s'inserisce il fondamentale apporto del mondo delle professioni, indispensabile per garantire la pianificazione partecipata, e dell'economia, in particolare quella più orientata alla responsabilità sociale, chiamata a uno sforzo d'innovazione con ricadute positive sulla comunità. Cruciale è perciò anche il ruolo del sistema creditizio, sia perché di frequente su molti immobili gravano delle ipoteche, e sia perché gli istituti di credito risultano decisivi nel favorire il sorgere di nuova imprenditorialità.

Bibliografia

- Anbsc (2008). *Relazione annuale del commissario straordinario dott. Antonio Maruccia*. Roma: Anbsc.
 Anbsc (2008). *Relazione sull'attività svolta. Biennio 2017-2018*. Roma: Anbsc.
 Bianchi M. (2018). *Rigenerazione urbana ed innovazione sociale: Il caso di Gillet Square, progetto di cultura urbana guidato dalla comunità*. Trento: In *Euricse Working Papers*. N.105/2018. pp.1-20.
 Catino M. (1997). *La mafia come fenomeno organizzativo*. Roma: In *Quaderni di sociologia*. N.14/1997. pp.83-98

- CROSS (2014). *Primo rapporto trimestrale sulle aree settentrionali, per la presidenza della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno mafioso*. Milano: Università degli Studi di Milano.
- Di Gioia R. e Giura G. (2016). *Gestire i beni sequestrati e confiscati alla mafia. Una ricerca sugli amministratori giudiziari di Palermo*. Roma: In *Meridiana*. N.87/2016. pp.203-230.
- Dalla Chiesa N. (2010). *La convergenza. Mafia e politica nella seconda repubblica*. Milano: Melampo.
- Dalla Chiesa N. (2012). *L'impresa mafiosa. Tra capitalismo violento e controllo sociale*. Milano: Cavallotti University Press.
- Dalla Chiesa N. (2014). *La scelta Libera. Giovani nel movimento antimafia*. Torino: Edizioni Gruppo Abele.
- Dalla Chiesa N. (2016a). *Passaggio a Nord. La colonizzazione mafiosa*. Torino: Edizioni Gruppo Abele.
- Dalla Chiesa N. (2016b). *Il riuso sociale dei beni confiscati. Le criticità del modello lombardo*. Milano: In *Rivista di Studi e Ricerche sulla criminalità organizzata*. N.2/2016. pp.15-25.
- Gambetta D. (1992). *La mafia siciliana. Un'industria della protezione privata*. Torino: Einaudi.
- Hess H. (1970), *Mafia*. Roma-Bari: Laterza.
- Kisby B., (2010). *The Big Society: Power to the People?*. Hoboken: In *The Political Quarterly*. N.4/2010. pp.484-491.
- Libera (2018). *Rapporto Liberaidee*. Torino: Edizioni Gruppo Abele.
- Lupo S. (2004). *Storia della mafia. Dalle origini ai giorni nostri*. Roma: Donzelli.
- Martone V. (2015). *I confini del capitale sociale tra mafia e antimafia. Riutilizzo dei beni confiscati e riconversione dell'economia locale nel feudo dei casalesi*. Bologna: In *Polis*. N. 3/2015. pp.335-364.
- Mazzanti G. M., Ecchia G. e Komatsu T. (2016). *Innovative partnerships for the utilization of confiscated assets previously owned by mafias*. Bingley: In *Social Enterprise Journal*. N.1/2016. pp.21-41.
- Pellegrini S. (2018). *L'impresa grigia. Le infiltrazioni mafiose nell'economia legale*. Roma: Ediesse.
- Putnam R. (1993). *La tradizione civica delle regioni italiane*. Milano: Mondadori.
- Roberts P., Sykes H. e Granger (2016). *Urban Regeneration*. Londra: Sage Publications.
- Santino U. (1995). *La mafia interpretata. Dilemmi, stereotipi, paradigmi*. Soveria Mannelli: Rubbettino.
- Sciarrone R. (2009). *Mafie vecchie, mafie nuove. Radicamento ed espansione*. Roma: Donzelli.
- Transcrime (2013). *Gli investimenti delle mafie*. Milano: Università Cattolica del Sacro Cuore.

*PhD Student in Studi sulla criminalità organizzata presso l'Università degli Studi di Milano

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

L'abilità di cambiare le città

Valeria Briigliadori *

Abstract

If we want to change our cities for the better it is necessary to think about an ideal one: sustainable mobility, green areas, pedestrian zones, requalification of abandoned residential areas, a Public Administration that manage their financial resources in a efficient and reliable way. We need to aim at a highly evolved city. In the first environmental encyclical in the history of the Catholic Church, the Pope wrote that “our common home is like a sister with whom we share our life and a beautiful mother who opens her arms to embrace us”. He reminded us that we are all connected to each other and with the Earth as well. We need more examples like Curitiba, the first city that became “a smart city”, or Seoul with its advanced environmental urban policy. Pollution doesn't recognize any border, therefore it is essential to fight for our common home by using eco-sustainable products and renewable technology.

Parole chiave: cittadino, sostenibilità, urbanizzazione, mobilità, bene comune

Keywords: citizen, sustainability, urban development, mobility, common good

Se l'abilità di cambiare le città fosse come suonare il piano, avremmo a disposizione 88 tasti e infinite possibilità per comporre idee, piani, (r)accordi, vie. Se cambiare le città fosse davvero come suonare il piano allora la creatività risulterebbe la base per pensare, invece che un'opportunità. Bennato cantava quarant'anni fa in «lo che non sono l'imperatore» (il cui album porta in copertina il progetto di una futura metropolitana a Napoli, l'attuale Linea 1, oggetto della tesi del cantautore in architettura) «I conti in banca li han fatti saltare. Tutti in soffitta a pregare per tre. Chi ha visto il piano regolatore ha detto: bravo! Ma ride di me!». La realizzazione della Linea 1 si è rivelata un compromesso tra scelte politiche, economiche e urbanistiche. Il progetto di Bennato era però più ambizioso, maggiormente collegato alla periferia e ispirato a un modello

d'interscambio. Nelle idee e nell'effettiva realizzazione si concreta la differenza tra ciò che è e ciò che sarebbe possibile. Citando un'altra canzone del cantautore, «la città obliqua», che parla del suo progetto di sostituire le scale storiche di Napoli con scale mobili («Non è piana non è verticale è una linea che sale in collina è una strada che parte dal mare il percorso della città obliqua. Scale mobili sotto la luna diagonali e passaggi segreti un cammino che esiste da sempre il tesoro della città antica»), Bennato ci suggerisce la visione di una città efficiente e bella allo stesso tempo, un pensato e una realizzazione unita dalla creatività. Sono sempre i collegamenti quelli che affiorano, dunque, quando vogliamo cambiare, quando vogliamo rinnovare. Le arterie che percorrono la nostra città ci spingono a una collaborazione con essa, migliorano il nostro stile di vita, o lo peggiorano a seconda dei casi, e ci collegano l'un l'altro. Gli urbanisti ci insegnano che la competitività e lo sviluppo del territorio si esprimono anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e la semplificazione della farraginoso documentazione amministrativa. Modificare il territorio attraverso opere strutturali significa innanzitutto scendere a patti con le perdite, responsabilmente, perché reinterpretare il centro urbano, la periferia e l'ambiente in genere, significa cambiare per sempre la fisionomia di quella parte di territorio.

La città, in origine, s'inserisce in un contesto naturale che l'uomo ha modificato per insediarsi e il percorso posto in essere in questi anni ci sta riportando dove abbiamo iniziato: al centro di madre natura. Cerchiamo nelle città strade che non solo ci conducano al lavoro, a teatro, al cinema, in mezzo al costruito, ma anche al giardino pubblico, a quello spazio verde che ci permette di respirare un po' di ossigeno in mezzo al trambusto di *clacson* e di cemento. Un esempio: *Seoul*. La capitale è stata quasi completamente ricostruita dopo la guerra e l'urbanizzazione è cresciuta prepotente sulla spinta di ambiziosi finanziatori/imprenditori/politici e con un piano urbanistico (discutibilmente) sostenibile (la lungimiranza di una crescita e uno sviluppo eco-compatibile non era ancora forse pensabile nel pratico, sebbene l'etica ambientale si andasse affermando proprio in quegli anni). Nonostante i palazzi di oltre venticinque piani (*Korea Finance Building, Namsan Tower, World Trade Center* per citare alcuni esempi), le strade che si contorcono in questa immensa metropoli e la collegano tutta, i ponti sbalorditivi sul fiume Han che la attraversa al centro, *Seoul* è nata in base al metodo della divinazione degli elementi naturali, la geomanzia. L'origine appartiene dunque alla propiziazione cosmica.



Figura 1 – Vista di *Seoul* sul fiume *Han*

Teoricamente, l'*urban planning* di *Seoul* tenta di mantenere e preservare i connotati naturali della città che si trova incastonata tra le quattro montagne esterne. L'amministrazione locale ha iniziato una campagna per migliorare la qualità di vita dei propri cittadini (più di dieci milioni) proponendo la riqualificazione di aree che permettano alle persone un'esperienza nel *green* durante la loro giornata. A differenza della nostra pianificazione suddivisa per aree, *Seoul* punta a una pianificazione delle zone residenziali e delle zone lavorative che interagiscano tra loro, per vicinanza, per ridurre i costi inerenti al trasporto dei cittadini (e conseguentemente l'inquinamento dell'aria). All'interno della politica pianificatoria della città, il miglioramento del sistema infrastrutturale dei trasporti è al centro del dibattito: si punta a una circolazione stradale sicura, attenta alla gestione del traffico, alla costruzione di piste ciclabili e in generale ad ambienti stradali adatti al *comfort* dei pedoni. I progetti futuri che riguarderanno lo sviluppo di uno dei venticinque distretti cui è composta la città dovranno tenere conto di uno sviluppo sostenibile con la topografia naturale dei corsi d'acqua che intersecano la medesima, in modo da ridurre al minimo i costi prodotti da eventuali disastri ambientali (l'uso di energie alternative ed efficientamento energetico sono imposte dal piano regolatore in *primis*).



Figura II Master Plan City of Seoul - website Seoul Metropolitan Government

All'interno di questa politica di rigenerazione urbana, particolarmente degno di nota è il progetto di riqualificazione del canale artificiale *Cheong Gye Cheon* (acqua chiara della valle). Questo canale ha una storia particolare in quanto, durante la guerra tra le due Coree, era diventato coacervo d'insostenibili condizioni igieniche tali che, nel 1967, fu interrato e posto sopra di esso un'autostrada. Esso taglia il centro la città e all'epoca era riparo per i senza tetto e luogo di ritrovo per traffici illeciti. Nel 2002 l'ex sindaco *Myung Bak Lee* (che promise in campagna elettorale la riqualificazione del corso), investendo quasi settecento milioni di euro, ha dato avvio a una rigenerazione importante del canale, smantellando l'autostrada e creando un percorso pedonale di circa sei chilometri, ponti carrabili e pedonali e un museo posto alla fine del percorso. La politica può, la politica deve: fare le scelte utili, necessarie e belle. Questo progetto, anche se apparentemente è il risultato di una scelta che potrebbe sembrare evolvere verso il sostenibile, in realtà ha creato non pochi problemi. Essendo un canale artificiale, l'acqua è prelevata dal fiume *Han* e pompata meccanicamente nel canale; l'eliminazione dell'autostrada ha prodotto un inasprimento del traffico che confluisce nelle strade laterali al canale; infine le varie attività commerciali sono state ricollocate in aree adiacenti senza una precisa pianificazione. Non è facile scegliere e prevedere, investire e pianificare. Scegliere in maniera ponderata. La differenza è dettata dal corretto bilanciamento dei pro e dei contro. E il punto di vista delle persone? È possibile trovare lungo questi chilometri di canale cittadini che passeggiano o che solamente si soffermano a pensare davanti allo scorrere dell'acqua. Sono i pensieri che fluiscono insieme all'h2o. La popolazione ha quindi accolto con favore quest'opera nonostante i disagi che la sua rinascita ha comportato. Analizziamo oggettivamente gli elementi della matrice di questo progetto: la promessa elettorale/politica, la centralità dell'opera, il traffico, il verde, il *welfare* sociale, l'aspettativa, il valore economico di realizzazione, gli investitori, i realizzatori, i fruitori finali. Tutti

gli elementi elencati hanno uno sguardo sia decisionale sia personale, a riprova del fatto che le scelte hanno ripercussioni non lineari ma circolari. Il punto di vista della città è il cittadino, ivi compreso il sindaco, il quale ha l'ulteriore responsabilità della scelta necessaria e comune. In una città come *Seoul* che prospera nel cemento, le persone non si sono ribellate nemmeno davanti al disagio evidente di una congestione di un intero quartiere (sei chilometri di strada in meno sono tanti quando a percorrerla possono essere una potenzialità di almeno 2 milioni di abitanti, l'equivalente di quasi tutta Roma). Eppure l'esigenza di un ambiente verde, la necessità di riallacciarsi alle origini è stata determinante in questo scenario. La politica dell'attuale amministrazione di *Seoul* è di informare il cittadino circa le azioni sostenibili che la stessa sta attuando, con l'utilizzo di ogni tipo di tecnologia e spingendolo ad agire con consapevolezza verso l'ambiente. E' una scelta politica, spingere «al fare» oltre che fare.

Esempio diverso è *Curitiba*, considerata la capitale sostenibile del Brasile. La sua evoluzione è collegata in *primis* al sindaco che l'ha governata per due mandati, Jaime Lerner. Negli anni sessanta l'amministrazione locale voleva demolire palazzi storici per far spazio a nuove strade e viadotti (non a caso, le strade). In città così popolate l'esigenza di una fluidificazione del traffico è quasi vitale. Il giovane Jaime Lerner, appena uscito dall'università, si oppose a questa violenta pianificazione e realizzò un progetto che ponesse al centro le esigenze dei cittadini. Un amore durato vent'anni che ha portato una città di passaggio a diventare invece esempio premiato dall'Onu per il programma riciclo dei rifiuti e primo esempio di sostenibilità ambientale (quando l'amore per il proprio lavoro diventa visione e realizzazione). Oggi *Curitiba* ha messo a disposizione per i propri cittadini circa 52 metri quadrati di verde urbano per abitante, 152 chilometri quadrati di pista ciclabile, nel 1972 è stata creata la prima isola pedonale al mondo, un sistema di trasporti innovativo usato dall'85% della popolazione cittadina e non. La gestione del traffico è metodica: una corsia per i veicoli che portano fuori città, una corsia per velocizzare gli spostamenti in città e una corsia a doppio senso centrale per il trasporto pubblico, creata per agevolare le persone. Inoltre, la cultura del riciclo: le aree verdi sono tutte dotate di cassonetti per la raccolta differenziata, e la partecipazione dei cittadini al riciclo e riutilizzo è pari a circa il 90%. Il riciclo non è fine a se stesso: il cittadino può scambiare il rifiuto che sarà riciclato con materie prime o servizi e i proventi realizzati da questo ciclo sono impiegati virtuosamente per finalità sociali. Questo porta l'uso corretto della conoscenza e la volontà delle persone: un miglioramento visibile e condiviso. *Curitiba* è una città esempio da più di cinquantenni. In questo caso la politica «ha fatto» più che

proporzionalmente per il cittadino e quest'ultimo, godendo del benessere creato, ha restituito all'ambiente.



Figura III *Botanical Garden Curitiba*- Foto Bruno Adamo on *Unsplash*

Il ventaglio decisionale delle due città portate ad esempio riflettono due modi di vivere e pensare le città. Sono lo specchio di due culture.

Il bene comune: il Pontefice ci ha ricordato nella prima Enciclica ambientale della storia (*Laudato si*) che la «nostra casa comune è anche come una sorella, con la quale condividiamo l'esistenza, e come una madre bella che ci accoglie tra le sue braccia». Non possiamo dunque discernere noi stessi dal luogo in cui abitiamo. Il concetto è ampio, noi siamo la casa ed essa è noi, inquinare la terra in cui viviamo, equivale a inquinare noi stessi. Il bene comune si traduce in un principio contenuto nella nostra mente che necessita di cultura per crescere nel dialogo di uno sviluppo sostenibile ed evolversi in quello integrale. E' matematica dell'essenza che si esprime in un dualismo binario tra creato e creazione che non dimentica il concetto di bellezza («Alla fine ci incontreremo faccia a faccia con l'infinita bellezza di Dio»). Non solo: il punto di partenza per uno sviluppo sostenibile e integrale è l'ambiente nella nostra mente. L'inesatta conoscenza di noi stessi, e quindi del creato, comporta che l'uomo agisca inquinando. L'accettazione di chi siamo potrebbe essere una via per accogliere e migliorare il mondo in cui viviamo senza entrare nella distorta legge del dominio che imponiamo molto spesso al creato (e a noi stessi). Già *Kant* nel settecento aspirava a un equilibrio tra ciò che è natura e ciò che è riflessione intima. Nel novecento poi *Leopold* ha

introdotto la c.d. etica della terra, attraverso la quale ha sostenuto che nel sistema d'interazioni bilaterali e paritetiche tra uomo e natura, è necessario considerare quest'ultima quale bene primario e non susseguente all'uomo. Uomo e natura fanno parte del medesimo ecosistema, in funzione infinita e circolare. Inoltre non dobbiamo solamente rispettarci/rispettare noi stessi e il cosmo tutto, dobbiamo altresì comprendere che possiamo essere una volta soltanto e le nostre azioni poste in essere, sono dunque irrevocabili.

L'uso sapiente della conoscenza comporta la comprensione dell'ambiente e una corretta gestione del territorio. E' visione di un modello ecologico integrale che deve essere condiviso da tutti poiché l'inquinamento non conosce confini. E' possibile aspirare a progettare una città ideale e avere tanti esempi come *Curitiba*, però non è sufficiente. La stessa *Seoul* è periodicamente invasa dalle emissioni inquinanti dalla Cina e la campagna di pianificazione urbana consultiva e i progetti pilota per contenere l'inquinamento atmosferico possono fare poco se i paesi limitrofi (o lontani – Usa) non adottano misure volte a tutelare l'ambiente e il clima. Non a caso il Papa parla di ecologia integrale (intero; rendere completo).

La condivisione della conoscenza appare l'unica strada che possa portare un futuro diverso ed equo alle generazioni che ci succederanno. Che cosa possiamo fare se non regalare una segmentazione cittadina che viva la perequazione degli spazi. E' possibile chiamarla giustizia ambientale, conservazione in evoluzione. Pensare l'ambiente comporta l'eliminazione dei confini, territoriali e mentali, attraverso l'arbitrio della cultura, con l'obiettivo di minimizzare le perdite e accettare la responsabilità delle proprie azioni nel cambiamento.

Bibliografia

- Carones M. Hang Joon Gio, Scalingi L. (2018), *Costruire contesti – II: carte e progetti per Seoul*, Maurizio Carones & Luca Scalingi
- Merchant C. (1988), *La morte della natura: donne, Ecologia e Rivoluzione scientifica*. Milano: Garzanti.
- Poggio A. (2013), *Le città sostenibili*, Milano: Mondadori Bruno.
- Tallachini M. (1998), *Etiche della Terra: antologia di filosofia dell'ambiente*. Milano: Vita e Pensiero.
- Enciclica *Laudato si'*: http://w2.vatican.va/content/francesco/it/encyclicals/documents/papa-francesco_20150524_enciclica-laudato-si.html
- Seoul Urban Planning*: <http://english.seoul.go.kr/policy-information/urban-planning/urban-planning/1-2030-seoul-basic-urban-plan/>

*Consulente Pubblico Energie Rinnovabili e Ambientale, Pianificazione Territoriale ed Efficiamento Energetico

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Recupero di Forte Aurelia: storia e contemporaneità

Bruno Buratti *, Fiorenzo Meneghelli **

Abstract

The Aurelia's fortress was built from 1877 in the context of the so-called "Entrenched camp of Rome" and after several phases of reuse over time has long been forgotten. Located inside the barracks "Cefalonia Corfù", headquarters of some Departments of the Regional Command of the Lazio Guardia di Finanza, the site is today the fulcrum of an ambitious architectural renovation project aimed at enhancing its historical heritage while restoring its usability from the surrounding community.

Parole chiave: architettura militare, campo trincerato di Roma, recupero, dual-use, riuso.

Keywords: military architecture, entrenched camp of Rome, recovery, dual-use, reuse.

Premessa

Il Forte Aurelia Antica, la cui progettazione e costruzione sono state avviate nel 1877, è uno dei primi ad essere stato realizzato tra i 15 forti che costituiscono la cosiddetta cinta del "Campo trincerato di Roma". Il manufatto, ubicato all'interno della caserma "Cefalonia-Corfù", sede di alcuni Reparti del Comando Regionale Lazio della Guardia di Finanza, è al centro di un ambizioso progetto di recupero architettonico finalizzato alla valorizzazione della sua storia, nel rispetto delle odierne esigenze funzionali del complesso interessato.

Il Corpo della Guardia di Finanza, pienamente consapevole del valore e del significato simbolico dell'opera, ha avviato la realizzazione di un articolato piano di riqualificazione e riorganizzazione dell'intera area che ingloba il Forte, vera e propria testimonianza di "architettura militare", di significativa importanza sia sul piano culturale, sia in un'ottica di interrelazione con la zona urbana circostante. Il progetto prevede di dare al Forte Aurelia una destinazione museale/espositiva, al fine di restituire alla città la memoria della sua originaria funzione e delle fasi di riuso nel corso del tempo.

Il campo trincerato di Roma

Roma, capitale del giovane Stato Italiano dal 1871, è inserita nel grande piano di difesa nazionale che prevede la realizzazione di numerose opere fortificate a difesa dei confini alpini e delle coste nonché dei centri strategici nazionali. Il Campo trincerato di Roma (1877-1891) è composto da 15 forti e 4 batterie, a presidio delle principali vie di accesso alla Capitale, lungo un anello che si sviluppa per 37 km, posto ad una distanza di circa 4-5 chilometri dalla cinta delle antiche Mura Aureliane. La realizzazione di questa cinta difensiva avvenne in due fasi, la prima delle quali, proprio in considerazione delle ragioni contingenti che ne avevano determinato l'esigenza, interessò i primi sei forti alla destra del Tevere, per controllare tutte le linee di collegamento con Civitavecchia e il mare. Forte Aurelia (1877-1881) è tra i primi forti realizzati nella campagna romana e oggi, come gli altri forti, è inglobato nell'indistinto espansionismo urbano della città.

Presto superato nella sua concezione dai cambiamenti di strategia e dalla evoluzione delle artiglierie in gittata e potenza di fuoco, in quasi 150 anni di vita il Campo trincerato di Roma non è stato mai chiamato a svolgere la funzione difensiva per la quale era stato concepito ed i Forti, destinati ai più diversi riusi al prezzo di interventi di modifica strutturale anche di notevole consistenza, hanno visto rapidamente mutare nel tempo il significato della loro presenza sul territorio, complice il progressivo ed incessante sviluppo dei circostanti quartieri residenziali.

Il forte, un servizio nel tempo alla città.

Nell'ambito del sistema del Campo trincerato di Roma, il Forte Aurelia Antica ha una storia carica di significato, sia per la rilevanza strategica della sua posizione, sia per le vicende che lo hanno visto più volte cambiare nel tempo destinazione d'uso e funzione sociale.

L'area che include il forte ha una estensione di 5,8 ha, ed attualmente è sede della Caserma Cefalonia-Corfù della Guardia di Finanza, in cui si sono stratificati nel tempo numerosi interventi edilizi che oggi risultano disomogenei e non più idonei a svolgere un efficiente e qualificato servizio alle attività previste in un moderno complesso militare.

A far data dalla sua costruzione il Forte Aurelia Antica, unitamente alle altre strutture del Campo trincerato, è stato presidiato dal Reggimento Artiglieria da Fortezza di stanza nella capitale (XI, poi XV, poi XXVII reggimento). In caso di mobilitazione era destinato ad ospitare un presidio di 510 uomini (350 fanti, 150 artiglieri e 10 ausiliari), ma la capacità ricettiva in caso di emergenza poteva essere portata a 700 unità. Nel 1888 è oggetto di lavori di chiusura di alcuni locali ad uso della colonia penale, per il ricovero di 40 condannati destinati al lavoro per la sistemazione della cinta difensiva. Nel 1893, stando alle memorie storiche del 27° Reggimento, ospita un Reparto

d'Istruzione. Nel 1916 viene disarmato e le artiglierie in dotazione vengono concentrate nel campo trincerato di Osoppo, in Friuli, per essere poi destinate al fronte. Successivamente, nel 1919, il Forte – insieme agli altri del Campo trincerato – viene radiato dal novero delle fortificazioni di Stato e nel 1928 è sede di Reparti dell'8° Reggimento di Artiglieria Controaerea. Poco prima della 2^a Guerra mondiale cambierà ancora destinazione per divenire, dal 1935 al 1942, sede del Reggimento Chimico Militare. Nel 1943 diventa sede del VI settore di sbarramento del Comando D.I.C.A.T. di Roma (Milizia per la difesa antiaerea territoriale), fino alla liberazione, allorquando offrirà rifugio a famiglie di sfollati. Il 29 dicembre 1944, per richiesta dell'Alto Commissario per i profughi di guerra, diviene sede di un posto di soccorso della Croce Rossa Italiana, che giungerà a gestire sino a 150 posti letto. Nel 1958, infine, il Forte Aurelia Antica passa in consegna alla Guardia di Finanza, che vi collocherà il proprio Centro Logistico, oggi Reparto Tecnico Logistico Amministrativo del Comando Regionale Lazio. I riusi nel corso del tempo hanno lasciato tracce, più o meno significative, che oggi si vuole tentare di recuperare, documentare e divulgare in omaggio alla memoria del luogo.

Il forte, una memoria ritrovata.

Il Forte Aurelia Antica appartiene alla tipologia dei forti c.d. di tipo "prussiano", la cui progettazione è ricondotta all'ingegnere austriaco ed ufficiale del genio Andreas Tunkler.

Ha la foggia di una grande batteria chiusa alla gola e consiste in un trapezio isoscele, con fronte di gola bastionato (sprovvisto di tamburo difensivo e difeso da muro alla Carnot coperto) e fronte d'attacco rettilineo con caponiera centrale e due mezze caponiere laterali agli angoli di spalla, a difesa dei fianchi del fossato, asciutto ed esteso per l'intero perimetro. L'accesso al Forte era protetto da un "rivellino" terrapienato a forma triangolare, opera purtroppo, nel tempo, andata completamente distrutta. Il progetto in fase di realizzazione ne prevede la ricostruzione.

Nella piazza d'armi era posizionato un traversone centrale, con funzione di ridotto dei locali per ufficiali, che però è stato demolito nel corso dei lavori di adeguamento del manufatto realizzati tra il 1958 ed il 1959. Nella parte interna dei due lati del fronte sono sistemati i ricoveri della truppa con locali di vario uso alle estremità, tutti voltati a botte con corsi alterni di laterizio e tufo. Al di sopra di questi ricoveri è il piano del ramparo, dove sono posizionate sul fronte e sui fianchi le postazioni di cannoniere [1]. Il ramparo è raggiungibile da due rampe simmetriche che partono dall'interno della piazza d'armi. Era dotato di due polveriere, della capacità complessiva di 123 tonnellate di polvere, di cui quella ancora accessibile presenta un ingresso sul fossato posto in asse con il ponte levatoio. La controscarpa è rivestita in muratura. Realizzato in conci di tufo e laterizi, era protetto sulla sommità da terrapieno con manto erboso, concepito per assorbire i colpi di

artiglieria e, al contempo, favorirne l'occultamento alla vista e la mimetizzazione nel paesaggio circostante della (allora) aperta campagna.

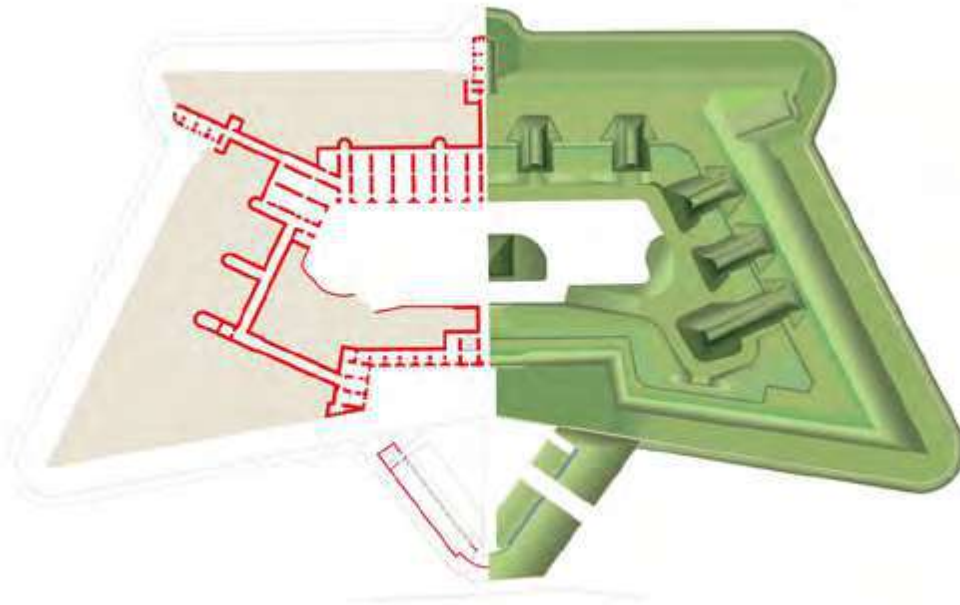
Il Forte, sebbene conservato in discreto stato d'uso, nel tempo è stato alterato con diversi interventi. A parte il traversone centrale, che è stato demolito, i ricoveri, le scale delle traverse, la caponiera centrale e le mezze caponiere sono integre ed accessibili. Il prospetto interno del fronte principale è stato alterato con l'inserimento, a scapito delle preesistenti volte ad arco a tutto sesto, di serrande metalliche in corrispondenza dei ricoveri e di una tettoia che occupa l'intero fronte della struttura; elementi questi che saranno presto smantellati per restituire alla vista i profili originari. I terrapieni sul piano del ramparo risultano alterati dalla realizzazione di alcune infrastrutture, di cui è prevista la rimozione, mentre quello sul fronte di gola, lasciato per lungo tempo preda di vegetazione spontanea, è stato recentemente ridefinito e ripulito.

La piazza d'armi e il piano del ramparo sono stati asfaltati. Il corpo di guardia e le fuciliere del fronte di gola, dopo alcuni lavori effettuati per abbattere alcune tamponature, sono ora perfettamente agibili, così come tutte le gallerie di comunicazione del piano ipogeo, alcune delle quali sono state sgomberate da ammassi di terra ed altri materiali di risulta che ostruivano il passaggio. Allo stesso modo, la polveriera principale è accessibile, mentre l'ingresso di quella in grotta è interrato e, pertanto, non se ne conosce lo stato di conservazione.

Il ponte (in origine, parzialmente levatoio) che conduce al portone d'ingresso in ferro, originale e sormontato dal fregio Savoia ancora ben conservato, negli anni '30 è stato adeguato per permetterne l'uso quale accesso carrabile verso la piazza d'armi, conservando tuttavia la struttura portante ed i pilastri originali con decori in ghisa. Successivamente il fossato è stato interrato, tranne che sul fronte di gola in corrispondenza del portale di accesso, ove è stata realizzata una rampa carrabile. Il progetto prevede che il fossato venga scavato e recuperato, riportando alla luce le caponiere ed i relativi accessi esterni.

In estrema sintesi, le caratteristiche strutturali del Forte, realizzato in massicci muri di mattoni e ambienti voltati a botte, concepiti per sopportare tonnellate di terra sovrastante, riportata a protezione in caso di cannoneggiamenti, hanno evitato – salvo alcuni casi abbastanza circoscritti - interventi invasivi a carattere strutturale, limitando di massima gli effetti delle manomissioni alla suddivisione di spazi interni, alla tamponatura e/o interramento di passaggi ed aperture ed alla realizzazione di superfetazioni che risultano rimuovibili, ed in buona parte già rimosse, con relativa facilità. Fatta quindi esclusione per alcune demolizioni (principalmente, il traversone centrale e le tre traverse sul lato destro del ramparo), dagli effetti evidentemente

irreversibili, salvi i previsti interventi di parziale ricostruzione, le strutture appaiono, nel loro complesso, sostanzialmente integre.



Forte Aurelia, ricostruzione impianto storico e progetto di recupero, arch. Fiorenzo Meneghelli.



Forte Aurelia, foto aerea: il forte nel contesto urbano (foto Guardia di Finanza).

Il patrimonio storico militare, memoria e riuso.

La dismissione dal patrimonio di origine militare, passato dal Ministero della Difesa al Demanio e quindi ceduto successivamente agli Enti Locali e ai privati, è stata oggetto di un riuso funzionale finalizzato alla riqualificazione degli spazi urbani che ha comportato spesso la perdita del loro significato storico. Tale processo è stato comunque oggetto di un dibattito nel quale si sono confrontate visioni diverse sulla compatibilità del riuso di questo patrimonio con la salvaguardia della sua identità storica. Non è stato oggetto di particolari studi e di un adeguato dibattito il tema di quale debba essere il *ruolo ed il significato* del patrimonio storico di origine militare. Vi sono ancor oggi presenze significative di opere e architetture militari storiche in molte sedi e strutture delle Forze Armate che spesso non rientrano nei programmi di riqualificazione di queste aree. Riteniamo che la presenza di un'opera storica militare va riconosciuta non solo per il suo valore culturale ed architettonico ma anche come parte essenziale del patrimonio identitario, storico e culturale delle Forze Armate e che quindi deve essere oggetto di una particolare tutela e di una sua coerente valorizzazione.

Di qualche interesse è l'esperienza dell'*Armée* francese, in cui le opere storiche di architettura militare presenti nei propri siti istituzionali, sono oggetto di tutela e recupero, ritenendo che essere rappresentino per l'esercito francese un elemento identitario della propria storia e del ruolo che esso assume nella società contemporanea.

È auspicabile che il Ministero della Difesa, in cui è già attiva una Task-Force finalizzata alla valorizzazione e dismissione degli immobili, possa essere affiancata da una struttura operativa che possa curare uno specifico progetto di schedatura del patrimonio storico militare, presente nei propri siti istituzionali, per promuoverne la conservazione, tutela e riuso in ambito militare ma aperto contemporaneamente, dove possibile, alla fruizione pubblica.

La riqualificazione del compendio: caserma e forte, due elementi per un'unica identità.

Queste ragioni, hanno portato a scegliere, quale metodo innovativo e di controllo dell'intervento di riqualificazione della Caserma Cefalonia-Corfù, l'adozione di un Master-Plan. Uno strumento che si è dimostrato fino ad ora efficace nella programmazione e nel coordinamento degli interventi, permettendo di inserire i singoli cantieri, che si sviluppano in tempi diversi, all'interno di un quadro organico e coerente di riqualificazione dell'area.

Il primo atto è stato l'individuazione di tutti gli edifici, perché incongrui con l'area storica e/o obsoleti per le nuove funzioni, posti all'interno e all'esterno del forte che saranno totalmente demoliti.



Forte Aurelia, Fronte di Gola: ponte d'ingresso al forte (foto F. Meneghelli).



Forte Aurelia, corridoio di ingresso e locale interno alla polveriera (foto F. Meneghelli)



Forte Aurelia, sequenza dei locali (ricoveri) del Fronte di Gola (foto F. Meneghelli).

Liberando l'area storica del forte per consentirne il recupero, l'obiettivo è far "riemergere" non solo fisicamente l'impianto storico del forte, attraverso lo scavo dei fossati perimetrali interrati o la riconfigurazione dei terrapieni inerbi in parte spianati, ecc., ma anche il suo segno di memoria e di storia che rappresenta e identifica questo luogo anche in relazione al campo trincerato di Roma.

Il recupero volumetrico, parziale, dei capannoni e fabbricati demoliti porterà alla costruzione dei nuovi edifici a servizio della caserma. I nuovi corpi architettonici si svilupperanno, prevalentemente, in forma lineare con andamento parallelo con agli assi del forte e con volumetrie coerenti con gli spazi presenti nelle aree perimetrali e con i profili dei terrapieni del forte. Tali soluzioni consentiranno alle nuove architetture di assumere una propria identità formale, di poter essere poste in un corretto rapporto visivo tra loro ed il forte, di salvaguardare quanto più le aree verdi poste nel perimetro esterno del forte ponendo i parcheggi nei piani interrati.

Il grande "cuore" verde del forte potrà offrire spazi di socialità e relax per quanti opereranno nei nuovi edifici permettendo alle persone di lavorare in un contesto di elevata qualità ambientale.

L'esito di tale programmazione consente la realizzazione un organico e moderno complesso militare che potrà fornire tutti i servizi necessari alle attività istituzionali previste in un contesto capace di coniugare storia e contemporaneità.

L'opera di riqualificazione dell'intero compendio militare si articola attraverso i seguenti temi di intervento:

- Il recupero del forte, quale memoria storica che continua a "vivere" nella contemporaneità all'interno di un complesso militare.
- Il forte come "spazio aperto" a meeting, attività didattiche e formative; uno spazio espositivo che sia da un lato un percorso narrativo del Campo Trincerato di Roma, e dall'altro rappresenti il ruolo che storicamente ha svolto la Guardia di Finanza, nonché la sua importanza attuale nel contesto economico e sociale italiano.
- La sperimentazione di un uso *dualistico* (dual-use) di un'area militare, che da un lato conserva la sua funzionalità istituzionale e dell'altro diventa uno spazio aperto alla cittadinanza.
- La realizzazione di moderne strutture di servizio, poste nel perimetro esterno del forte, distinte per funzioni, quali uffici e strutture collegate, ed abitazioni per il personale, a costituire un organico e riqualificato complesso militare.

Il Recupero di Forte Aurelia, che assume una valenza significativa nella riqualificazione della caserma, nel suo rapporto con le aree residenziali e i parchi circostanti, potrebbe inserirsi in un

processo di più ampio respiro che veda il recupero del Campo trincerato di Roma parte di un programma di riqualificazione urbana delle periferie.

L'auspicio è che il recupero del Forte Aurelia possa essere considerato un modello di recupero del patrimonio storico-culturale, capace di svolgere una funzione pubblica sia di carattere istituzionale che aperta alla cittadinanza. Un modello di valorizzazione di un'opera militare che, pur conservando la sua funzionalità contemporanea, vuole aprirsi verso l'esterno, anche alla luce della circostanza che il manufatto, originariamente pensato e progettato per un sito in aperta campagna, oggi insiste in un'area densamente abitata, seppure questa sia la propaggine estrema della Riserva Naturale della Valle dei Casali.

Scopo del progetto è quindi il recupero e la valorizzazione del Forte, quale elemento del patrimonio pubblico di rilevante valore storico, architettonico e paesaggistico, caratterizzato da una localizzazione strategica all'interno della città e destinato con la sua centralità a dare valore all'intera area, con la quale è chiamato ad integrarsi ed interagire in una rinnovata visione del suo rapporto con l'ambiente circostante.

La sua futura destinazione a sede museale ed espositiva, particolarmente congeniale per le caratteristiche della struttura, l'ampiezza degli spazi disponibili e la prossimità a siti di prima grandezza nel panorama culturale e turistico romano, consentiranno, al contempo, di recuperare il significato della sua originaria funzione ed illustrare le fasi del riuso nel corso del tempo, in piena armonia con la attuale destinazione ad esigenze istituzionali della caserma che lo circonda, quale sede di un reparto della Guardia di Finanza.

CONCLUSIONI

L'intervento vede un'azione coordinata e condivisa tra diversi soggetti pubblici quali: il Ministero della Difesa e la Guardia di Finanza, l'Agenzia del Demanio, il Provveditorato Opere Pubbliche del Lazio, il Ministero dei Beni Culturali con la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio di Roma, la Regione Lazio.

Queste brevi note, hanno posto alcuni elementi di riflessione sul significato ed il ruolo che può assumere la riqualificazione della Caserma Cefalonia-Corfù unita al recupero del Forte Aurelia che ne rappresenta l'identità storica riscoperta.

Un'opera che ha visto sempre più la condivisione e la collaborazione delle varie istituzioni coinvolte, in particolare della Guardia di Finanza a partire dai suoi vertici fino al personale che opera nella caserma e del Provveditorato alle Opere Pubbliche da parte dei suoi dirigenti e funzionari.

Il processo di riqualificazione di questo complesso militare può essere considerato un'esperienza significativa di un intervento pubblico di qualità. La Guardia di Finanza realizza una moderna struttura funzionale alle sue attività, in un contesto storico recuperato, dove promuovere una efficiente comunicazione istituzionale in cui si evidenzia la continuità del suo ruolo storico nel contesto contemporaneo, in uno spazio aperto e fruibile al pubblico costituito dal "ritrovato" Forte Aurelia Antica.

Note

[1] Il Forte era armato di 22 tra cannoni, obici e mortai, posizionati allo scoperto in barbetta e distribuiti in cannoniere sul fronte d'attacco e sui fianchi, con l'alternanza delle traverse accessibili dal livello dei ricoveri attraverso scale elicoidali in laterizio per la truppa e botole per il trasporto con argani delle munizioni.

Bibliografia

- Borgatti Mariano *"La fortificazione permanente contemporanea (teorica ed applicata)"* Torino, tip. G.U. Cassone, 1898
- Cassi Ramelli Antonio *"Dalle caverne ai rifugi blindati: trenta secoli di architettura militare"* Milano, Nuova Accademia Editrice, 1964
- Selem Hilda *"Il sistema dei forti di Roma nella logica dell'ecosistema urbano per il riuso del costruito"* Roma, Bulzoni Editore, 1979
- Giannini Giorgio *"I forti di Roma"* Roma, Newton Compton, 1998
- Cajano Elvira, a cura di, *"Il sistema dei forti militari a Roma"*, Roma, Gangemi Editore, 2006
- Operare i forti. *"Per un progetto di riconversione dei forti militari di Roma"*, Roma, Gangemi Editore, 2009
- Meneghelli F. (2011), *Verona, un territorio fortificato*, Treviso: Terraferma Edizioni.
- Treu C. e Meneghelli F, a cura di (2016) *"Fortezze e Vie d'Acqua esperienze di recupero in Italia e in Europa, : Paesaggi di guerra con Joao Nunes, Recupero della ridotta Carlo Alberto, fortezza di Fenestrelle (To), Il sistema difensivo della Lessinia: architettura e paesaggio, Le fortezze del Mincio: valorizzazione di un sistema territoriale*, Maggioli Editore.
- Natasa Urosevic and Kristina Afric Rakitovac, a cura di (2018) *Models of Valorisation of Cultural Heritage in Sustainable Tourism*, University of Pula (Croatia), Meneghelli F., *valorisation of the heritage of fortified systems in northern Italy*, pp. 330-363.

* Generale di Corpo d'Armata della Guardia di Finanza.

** Architetto, progettista del recupero del Forte Aurelia.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Seminare “idee”, da spazio diviso a spazio collettivo: il parco urbano del sedime ferroviario a Palagianello.

A. Carriero*, F. Maiorano**, O. Milano***, F. Petrera****

Palagianello, Comune della Terra delle Gravine. Trenta chilometri da Taranto, quaranta da Matera. Palagianello sulla direttrice ferroviaria tra Taranto e Bari. La ferrovia divideva in due la città: la città di sopra (l'antico centro storico) e la città di sotto (le nuove espansioni residenziali). La tratta dismessa Gioia del Colle-Palagianello ha una estensione di circa 28 km. Era parte integrante della linea Bari-Taranto che unisce la costa adriatica a quella ionica e la cui attivazione completa risale al 1868. Nel 1997, a seguito dell'entrata in esercizio di un nuovo tratto in variante e a doppio binario, fu dismessa la tratta in questione che, più precisamente, è compresa tra l'uscita della stazione di Gioia del Colle, che è rimasta invariata, e l'altro estremo sulla linea Bari-Taranto alla progressiva chilometrica 83,892 dopo la vecchia stazione di Palagianello. Riguardo il riuso dell'ex-sedime, a RFI era stato attribuito l'onere di realizzare un percorso ciclo-pedonale, la cosiddetta “*Via dei Pellegrini*”, nonché altre sistemazioni a verde attrezzato delle aree presenti, in qualità di opere compensative per l'impatto ambientale derivante dalla realizzazione del nuovo tratto di linea ferroviaria a doppio binario. Successivamente si è messa in campo la possibilità di far realizzare ai Comuni stessi, che potrebbero accedere a finanziamenti derivanti da fondi europei, le opere relative alla pista ciclabile in cambio di una cessione di proprietà da parte di FS SpA dei beni immobili interessati. L'intervento in questione è stato realizzato con un “Accordo di Programma” tra Comune, Provincia di Taranto e Regione Puglia. Il progetto del 2010 è stato realizzato tra il 2011 e il 2012, prevedeva una pista ciclabile con una bike station, l'acquisto di 100 bici, uno spazio giochi per i bambini e uno per i disabili, una piazza, realizzata dove prima c'erano i marciapiedi della stazione ferroviaria.

Il parco urbano della vecchia ferrovia è figlio di una metamorfosi. Passava il treno da Palagianello. I binari erano in mezzo al paese. C'è chi ne stava di sotto e chi di sopra. La massicciata dei treni, le banchine della stazione sono diventate piazza. Immensa, lunga come una prateria, al centro una pista per camminare, correre, passeggiare, lunga quattro chilometri. Uno spazio evocativo che ricorda per certi versi “i tempi dei luoghi latinoamericano” raccontati da Bolano.

Dopo un primo periodo di spaesamento gli abitanti, abituati ai rumori e agli amori della stazioni ferroviaria, si sono riappropriati di uno spazio verde diventato collettivo. Spazio che oggi ha assunto un ruolo di centralità urbana, a partire da quella fisica, rimodellando lo spazio della forma della struttura urbana del paese. Come di “ricostruire” uno spazio collettivo, per consentire, con la formazione di punti di cristallizzazione sociale, la riadesione dei cittadini alla comunità urbana. Il Parco urbano della ferrovia è diventato un luogo frequentato in tutte le ore: dai runner, dai *bike users*, dagli anziani, dai giovani, dalle mamme. Un luogo oramai di reale coesione sociale, dove “capannine” di cittadini discutono di pallone, di politica, di musica, di tanto altro. G. Bachelard direbbe una “*Reverie*”: uno spazio vissuto appieno, uno spazio a cui si è parte di esso, sentito, vivo e parlante.



Foto 1 – Vista di insieme

Un luogo/non luogo, tornato ad essere un luogo: di relazioni umane, di vita sociale. Uno spazio pubblico diventato identitario, senza essere storico. Uno spazio all'apparenza banale, lineare, contestualmente un giardino di connessione tra il dentro, l'urbano e il fuori, la campagna, dove rinviene la continuità botanico vegetazionale. Le essenze della macchia mediterranea sono riproposte all'interno, così la continuità degli odori del rosmarino, del timo, del mirto, riduce la percezione di essere in ambito rurale e in ambito urbano. A ripensare e forse senza cercarlo, potremmo oggi definire questo spazio verde continuo un “servizio eco sistemico”, quasi un pioniere nelle Puglie, ovvero quella capacità “*dei processi e dei componenti naturali di fornire beni e servizi che soddisfino, direttamente o indirettamente, le necessità dell'uomo e garantiscano la vita di tutte le specie*”. Definizione ripresa da “*Making Good Natura*” – progetto Life+ per la valutazione dei

servizi eco sistemici. Uno spazio ricreativo, ma anche naturale, culturale, uno spazio pertanto con funzioni ecosistemiche.



Foto 2 – Un olivo nel parco

Il legame tra spazi esterni e interni è accentuato dall'uso pervasivo delle piante messe a dimora. Gli spazi esterni sono volutamente semplici con materiali facilmente manutenibili e resistenti. L'interno arricchito di elementi di arredo urbano posate in un vasto parterre di verde, che ha donato un colore ad una area precedentemente grigia.



Foto 3 – Il parterre

Poi la continuità della percezione, della visione di un paesaggio unico tra profonde gravine e distese pinete della parte altro. Si cammina sul ponte sulla gravina. Canyon bellissimo e pietroso, olivi e mandorli, la vecchia foresta di pini di Aleppo le case dai toni umidi dell'avorio, gli orti recintati da muretti a secco, sette piani di abitazioni rupestri, un grattacielo di pietra. In alto, il Castello, che i ragazzi del paese hanno trasformato in quartier generale animati dal desiderio della "rimanenza".

* responsabile Servizio Urbanistica Palagianello

** Consulente Comune di Palagianello

*** responsabile Servizio Lavori Pubblici Palagianello

**** Assessore all'Ambiente Palagianello

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Archeologia urbana e città contemporanea

Un'occasione di progetto nel nucleo antico di Napoli

Mattia Coccozza *

Abstract

Archaeological fragments cannot be any longer isolated or forgotten pieces of the urban landscape. Ancient shreds have to discover a new life in the contemporary city, in a dialogue between past and present which shouldn't fear any comparison. It's the case of the extraordinary neapolitan site of "Carminiello ai Mannesi", nowadays abandoned and trapped by a blind wall. The aim of the project is to give the ruins back to the city and its inhabitants, designing a new high-quality public space.

Parole chiave: archeologia urbana, rovine, memoria.

Keywords: urban archaeology, ruins, memory.

Le rovine che punteggiano i centri urbani, troppo spesso imprigionate da ciechi recinti, offrono invece occasioni progettuali straordinarie per restituire alla città contemporanea ed ai suoi abitanti spazi pubblici di elevata qualità.

«Se lo spazio archeologico non deve diventare il luogo del consumo turistico di massa, né tantomeno rimanere uno scavo inaccessibile, un "buco" nel suolo della città», asserisce Yannis Tsiomis (2014), «è proprio sui modi di una possibile continuità tra spazio pubblico e spazio archeologico, sulle soglie e i limiti che distinguono l'uno dall'altro, che si giocano i destini della città contemporanea e delle sue parti più antiche».

D'altro canto l'idea che debba esistere una separazione, fisica e concettuale, tra le pietre del passato e la città contemporanea è figlia di una concezione anacronistica della scienza archeologica, capace di interpretare *i frammenti dell'antichità* solo ed esclusivamente come oggetti da conoscere, catalogare e conservare asetticamente.

Il più alto valore di questi *lacerti di memoria* sta proprio, viceversa, nella loro inequivocabile capacità di legarsi indissolubilmente, ed oltre ogni tempo, al concetto di *identità*.

E se lo spazio pubblico deve essere il *luogo della condivisione* per una comunità, ma soprattutto il luogo in cui una comunità possa riconoscersi, perché non ricucire il rapporto tra la *città di pietra* e la *città degli uomini*?

Un caso emblematico della difficoltà del tempo presente di dialogare in maniera armonica con le tracce della storia è quello del complesso archeologico di Carminiello ai Mannesi, localizzato nel nucleo antico di Napoli, in un' *insula doppia* delimitata ad ovest da via Duomo e nord da via dei Tribunali. Si tratta di un sito particolarmente interessante perché i frammenti archeologici, a differenza di quanto accade altrove, affiorano alla quota della città contemporanea. Una condizione, questa, eccezionale e frutto dell'improvvisa scoperta del sito, contestuale ad un bombardamento del 1943.



L'evento bellico, in effetti, causa il crollo repentino ed inatteso di una piccola chiesa di età medioevale, disvelando improvvisamente la complessa struttura romana, un vero palinsesto che testimonia, senza soluzioni di continuità, tutti i tempi che ha vissuto la città.

La straordinarietà di quest'area risiede, inoltre, nella compresenza di ambienti destinati a funzioni tra loro differenti: una domus, dei magazzini, un impianto termale, un mitreo. La ricca stratificazione è da ascrivere altresì ai numerosi rimaneggiamenti subiti dalla struttura nel corso dei secoli, ultimo dei quali la conversione di un ambiente delle originarie terme in cripta ipogea della medioevale chiesa di S. Maria del Carmine, rigenerata anch'essa nel tempo, come spesso accade a Napoli, in forme barocche.



Un sito dunque dal valore eccezionale, che vive però oggi una condizione di emarginazione, in virtù della presenza di un alto muro cieco che circonda l'intero complesso.

Questo recinto ha finito per impedire una qualunque forma di relazione tra la città e le rovine, rendendo queste ultime mute e soprattutto invisibili, finanche ad un cittadino napoletano che si trovi a costeggiare quotidianamente il sito. Un dispositivo volto a proteggere i resti, quindi, tramutatosi nel tempo in un ostacolo determinante nell'inesorabile discesa verso l'oblio di questo brano di città antica, perduto, riscoperto ed infine dimenticato nuovamente. «I recinti», tuona a tal proposito Fabrizio Toppetti (2014), evidenziano «con una *discontinuità fisica ed artificiosa* la soluzione di continuità temporale e funzionale; altro è pensare per progetti».

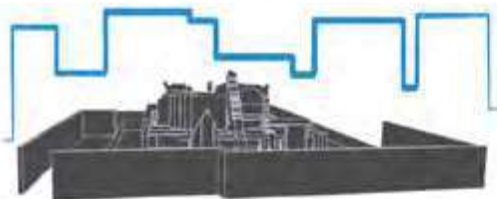
Una ulteriore condizione topologica che contraddistingue l'area archeologica è il naturale salto di quota che esiste tra la città antica greco-romana e la città contemporanea. A questo elemento di divisione, separazione, fa da controparte, invece, il forte rapporto di *contaminazione* delle rovine con la densa cortina edilizia che su di esse si affaccia.



il muro cieco che nega il rapporto della rovina con la città



il salto di quota tra la città antica e la città contemporanea



la relazione/contaminazione con la densa cortina edilizia

Ne consegue un'immagine di apparente *disordine*, da interpretarsi, invece, come una condizione connaturata alla città stessa di Napoli, ricca sì di contrasti formali ma, al contempo, sorretta da un impianto urbano razionale che le conferisce una inedita chiarezza. Ed è proprio in uno dei tratti dell'originario tessuto greco-romano *per strigas*, tra i meglio conservati dal punto di vista morfologico, ma anche tra i più manomessi in termini di incaute ricostruzioni post-belliche, che si ergono le rovine di Carminiello ai Mannesi.

Riscoprire improvvisamente, fra le cortine edilizie di recente natura una traccia, un frammento del passato di Neapolis, è dunque parte del fascino della città partenopea. È questa una suggestione che ha guidato l'intero progetto di *ricomposizione urbana*, volto a ripristinare quella *continuità spaziale e concettuale* sulla quale si è a lungo dibattuto.

Tale auspicata continuità, suggerisce tuttavia Hans Georg Gadamer (1986), «pone il problema di una integrazione, da realizzarsi nella concretezza della pietra e del cemento, tra antico e nuovo». Il progetto si articola, pertanto, su due piani di intervento differenti ma tra loro strettamente interrelati. Da un lato si opera sui bordi con un progetto di trasformazione che risolve il rapporto di continuità con il contesto, mediante l'innesto di un nuovo volume destinato ad accogliere altresì le nuove funzioni (il bar e la galleria espositiva); dall'altro si interviene sulle rovine, al fine di rendere leggibile la ricchissima stratificazione che contraddistingue il complesso archeologico, guidando il visitatore in un percorso tra gli strati del tempo.

Tre i dispositivi progettuali cui fare ricorso per raggiungere gli obiettivi prefissati: il *volume*, la *linea*, la *superficie*.

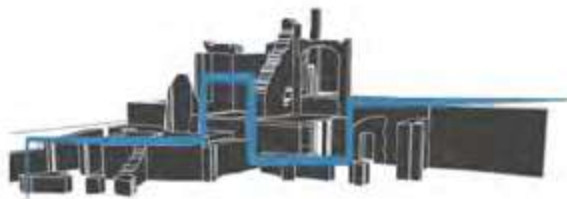
Il *volume* è l'elemento tramite il quale colmare il salto di quota che oggi segna una evidente distanza fisica e temporale tra la città antica e la città odierna. L'innesto contemporaneo fa sì che lo spazio pubblico si protenda verso la rovina, quasi fosse una massa spingente, che impetuosa si riappropria di un pezzo di città dimenticato. Certamente questo volume non può rimanere un elemento calato dall'alto ed estraneo alla natura del sito, sicché subisce delle deformazioni, delle sottrazioni, in virtù del rapporto, in termini formali e funzionali, che si intende stabilire con l'archeologia e con la città.

Si è poi immaginato di inserire all'interno del volume in esame, sì una galleria espositiva ed un'area funzionale alla musealizzazione del complesso archeologico, ma anche una caffetteria, un "luogo dello stare", che possa accogliere quotidianamente i cittadini napoletani, avvicinandoli alle rovine. Si pensi, a tal proposito, a Roberto Di Stefano ed alle sue numerose esortazioni a concepire

la conservazione come attività dinamica, *conservatrice sì di valori ma anche creatrice di plus-valori* di uso e di scambio (Luigi Fusco Girard, 2014).



il volume



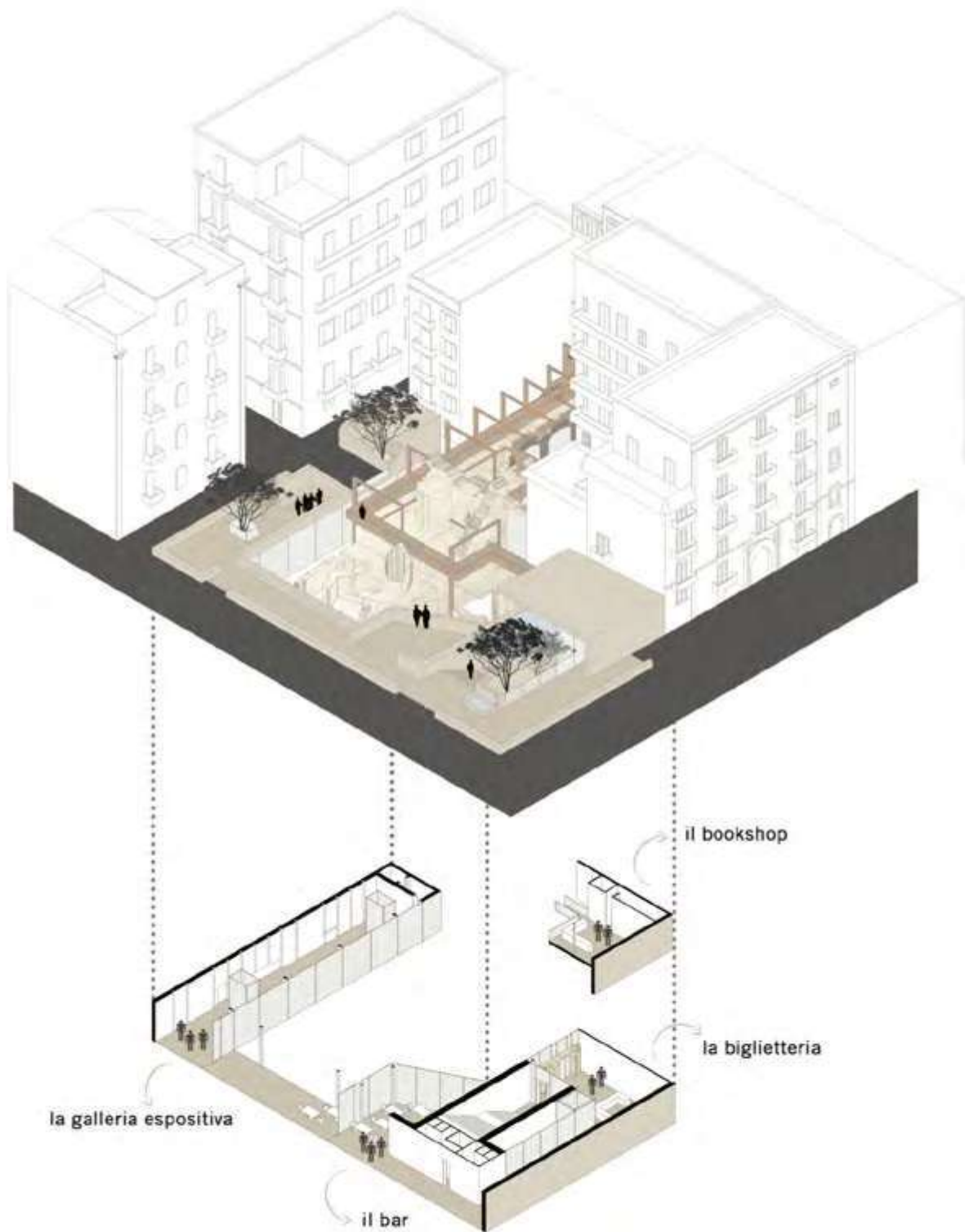
la linea



la superficie

La *linea* è il dispositivo progettuale impiegato per disegnare il percorso tra gli strati del tempo, mediante una struttura leggerissima in acciaio corten che, tramite una serie di elementi stiliformi, riconfigura volumetrie e spazialità virtuali, guidando il visitatore tra le secolari rovine.

Un sistema di pilastri, posizionati lì dove l'archeologo Paul Arthur (1994) ha segnalato le tracce, quasi perdute, di un colonnato che correva lungo il fronte occidentale della domus, richiama alla memoria proprio l'originario porticato. Tali profili scatolari, a sezione rettangolare, sorreggono



da un lato la lunga scala che dalla quota ipogea conduce al piano superiore della domus (coincidente con quello della città contemporanea), dall'altro sostengono la passerella nastriforme che guida il visitatore tra i resti archeologici, conducendolo infine al bookshop ed all'uscita. La passerella rappresenta, tra l'altro, la trasfigurazione contemporanea del balcone che un tempo doveva aggettare dagli ambienti della domus, sorretto dalle già citate colonne. La funzione di questi pilastri in acciaio però non si esaurisce qui; si tratta infatti di dispositivi progettuali multiformi, in grado di assolvere contemporaneamente molteplici funzioni. La prosecuzione in piano di tali pilastri, a configurare dei veri e propri portali, consente, infatti, la ricostruzione virtuale del volume originario della domus. Quest'ultima, in effetti, è oggi difficilmente leggibile, essendo la parte del complesso archeologico più prossima alla quota della città odierna e dunque la peggio conservata. I portali, infine, recano incise sul dorso le informazioni relative ai diversi ambienti ed alle diverse stratificazioni che il visitatore incontra lungo il percorso, divenendo così anche dei totem infografici.



La *superficie*, infine, è il dispositivo progettuale che, mediante un sistema di pavimentazioni e di tracce a terra consente, talvolta di riconfigurare in maniera allusiva alcuni spazi perduti, ed in altri casi di segnare il passaggio tra blocchi funzionali diversi del complesso archeologico. In questo modo il visitatore può districarsi tra gli strati del tempo, godendo altresì del supporto di un efficace sistema informativo, alla scoperta di un sito archeologico di straordinario fascino.

In definitiva, dunque, il progetto si propone di restituire le rovine alla città, non relegandole alla sola funzione museale - attraverso una pur necessaria operazione di attenta rilettura critica dei frammenti - bensì integrandole perfettamente, al contempo, nel ridisegno di uno spazio pubblico di qualità per la città di Napoli.

Bibliografia

Arthur P. (1994), *Il Complesso Archeologico di Carminiello ai Mannesi (Napoli). Scavi 1983-84*. Lecce: Congedo Editore.

Fusco Girard L. (2014), *La conservazione integrata del patrimonio culturale nella promozione della sostenibilità del sistema città/territorio*, in Aveta A., Di Stefano M. (a cura di), *Roberto Di Stefano. Filosofia della conservazione e prassi del restauro*. Napoli: Arte Tipografica Editrice.

Gadamer H. G. (1986), *Verità e metodo*. Milano: Bompiani.

Toppetti F. (2014), *Progettare paesaggi post-antichi*, in Capuano A. (a cura di), *Paesaggi di rovine, paesaggi rovinati*. Macerata: Quodilibet.

Tsiomis Y. (2014), *I paesaggi dell'archeologia: innovazioni e rischi*, in Capuano A., op. cit.

* Dottore magistrale in Ingegneria Edile - Architettura

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Inventare lo spazio pubblico nell'iperdensità. La riqualificazione del sistema degli spazi intermedi del quartiere Libertà di Bari

Rossella Ferorelli*, Alessandro Cariello°, Luigi Falbo**, Vitandrea Marzano°, Andrea Paone***

Abstract

The essay aims to trace a methodological approach at the “invention” of public space in hyper-dense urban contexts where void is a scarce resource. The occasion of an experimental application of some strategic principles is given by an urban regeneration project in Bari (Southern Italy), in an internal peripheral neighborhood, where the intervention proposes a palimpsest of experimental design tactics oriented at the expansion of the fields of walkability, interaction and community making.

Parole chiave: Densità, Ordinario, Interstizi, Città Compatta, Periferia Interna.

Keywords: Density, Ordinary, Interstices, Compact City, Internal Periphery.

Introduzione: una “Periferia Aperta”

Il progetto “Periferie Aperte” elaborato dalla Città Metropolitana di Bari, candidato al cosiddetto “Bando Periferie”¹, ha mobilitato un processo di co-pianificazione, co-progettazione e partecipazione con i 41 Comuni che la compongono, individuando come tema conduttore la qualificazione e/o riconversione dello spazio pubblico aperto quale struttura di supporto alla dimensione sociale, economica, relazionale delle comunità, e risultato in un progetto complesso e integrato di 37 interventi strategici.

L'elemento distintivo del progetto “Periferie Aperte” si riconosce nelle strategie adottate per rispondere “all'accrescimento della sicurezza territoriale”² quale elemento cardine del bando. Lo spazio urbano periferico, oggetto degli interventi, connotato dagli elementi ricorrenti della “città generica”, funzionalmente sedata, dallo spazio dilatato a misura di automobile, frequentemente in condizioni di obsolescenza tecnica e tecnologica, è uno “spazio di difesa” tutta introversa sullo spazio privato, interno dell'abitazione, in cui la sommatoria dei recinti autonomi spesso monofunzionali esprime la dimensione dell'arroccamento più che quello della permeabilità della quota pubblica dei piani terra. In questo scenario, più che esacerbare la dimensione razionalista dell'ingegneria urbana ricorrente nell'urbanistica fin de siècle, puntando sui temi della demolizione o su quelli tecnocratici della videosorveglianza, la candidatura ha scelto di abbandonare la

dimensione del controllo foucaultiano optando per quello “liquido” (Bauman, 2013) del *synopticon* in cui il controllo sociale è esercitato da una pluralità di istituzioni politiche e economiche, ma soprattutto dalla stessa comunità, come peraltro già postulato da Jane Jacobs su finire degli anni '60 (Jacobs, 1969). In tale cornice di senso, “Periferie Aperte” riconosce nello spazio pubblico urbano il ruolo preminente quale sistema di supporto alla crescita del capitale sociale e relazionale delle comunità.

Tra le aree di Progetto si riconoscono le “periferie centrali” della Città Metropolitana barese, che sorgono in contesti urbani consolidati dove i tessuti compatti di matrice tardorinascimentale o ottocentesca a isolati a maglia regolare ad altissima densità, spesso in pessime condizioni edilizie, hanno eliso la presenza dello spazio pubblico aperto, e quindi anche del suo ruolo sociale.

Il quartiere Libertà, un peccato originale

Il quartiere Libertà è una di queste cosiddette periferie centrali. Nato sul finire degli anni '20 ad ovest del Borgo Murattiano, si identifica come la sua normale estensione di cui riprende la morfologia insediativa ad isolati su maglia ortogonale, con ampiezze viarie molto contenute. La tendenza dominante che ha prevalso è stata quella del massimo sfruttamento della proprietà fondiaria, che ha impedito l'inedificabilità dei pochi spazi aperti di qualità previsti e che, con il Piano del 1950, è stata addirittura favorita dalla possibilità di intervenire per i singoli lotti con delle sostituzioni edilizie, consentendo di fatto la demolizione degli edifici ottocenteschi e il raggiungimento di densità superiori ai 10 mc/mq. All'interno del quadrilatero che delimita il quartiere Libertà, in una superficie di circa novanta ettari, vivono più di quarantamila persone con una densità circa diciotto volte superiore a quella comunale. Ma è lo spazio pubblico aperto che è una risorsa quasi inesistente, eccezion fatta per due piazze, collocate ai margini del quadrilatero. La maggior parte dello spazio è quindi occupata dagli edifici, per una superficie coperta che ne raggiunge ben il 65,6%. Le pratiche d'uso resistenti in alcuni spazi aperti codificati, o anche solo nelle corti non ancora occluse di alcuni isolati, rappresentano le tracce dell'urgenza di riappropriazione da parte degli abitanti del quartiere.

Spazi intermedi: l'invenzione dello spazio pubblico

Nonostante non tutti gli studiosi siano concordi nel riconoscere un legame diretto tra la sfera della cosa pubblica (*public realm*) e il contesto fisico dello spazio pubblico urbano (Sennett, 1976), in questa sede si intende invece esplorare le possibilità del progetto di urban design di

proporsi quale vero e proprio dispositivo volto non solo alla ricucitura della dimensione sociale e simbolica dell'idea di cittadinanza con la sua controparte tangibile, ma all'estensione della stessa, proprio a partire dalla trasformazione dello spazio fisico, in un'idea integrata di publicness socio-spaziale ancora di là da venire in molti contesti italiani³.

Nessuno spazio lasciato indietro: il progetto dell'ordinario

Uno dei principi basilari da cui partire è la riconquista della dimensione della pedonalità come prioritaria rispetto a quella della mobilità a motore di tipo privato. La città storica europea, è certamente caratterizzata da una compattezza dei tessuti insediativi incomparabile, per fare un classico esempio, con l'urbanizzazione tardonovecentesca nordamericana, basata interamente sul possesso del mezzo di locomozione privato e sulle possibilità offerte dalle infrastrutture di telecomunicazione (Graham & Marvin, 2001). Questa caratterizzazione morfologica dei tessuti, tuttavia, non impedisce che l'impatto dell'automobile nello svolgimento della vita della città compatta risulti in alcuni casi tale da impedire – o rendere altamente disagiata e pericolosa – ogni utilizzo dello spazio urbano da parte di qualsiasi altra comunità di utenti.

Di conseguenza, l'istanza contemporanea di walkability da più parti auspicata (ARUP, 2016) può essere declinata in due maniere: se nella città diffusa la mobilità pedonale va oggi *incentivata*, nella città compatta, in una fase storica di transizione ancora incompleta verso una totale sostenibilità del trasporto urbano, la mobilità pedonale e la sua utenza vanno invece *difese*. In questo senso, diventa di capitale importanza non solo il design degli spazi pubblici "nobili" (piazze, slarghi, giardini, boulevard), ma anche quello dello spazio ordinario dell'attraversamento e del passeggio quotidiano, la cui esperienza deve essere, oltre che sicura, anche assoluto viatico di fruizione del paesaggio urbano costruito, di incontro e scambio sociale, di sosta, relax e contemplazione.

La redazione del progetto degli spazi intermedi del quartiere Libertà diventa quindi l'occasione per offrire all'amministrazione cittadina una vera e propria linea guida per la progettazione dei marciapiedi e degli angoli dei contesti urbani nei quali è possibile istituire le "Zone 30, 20 e 10". In tali contesti il design del suolo parte sempre dalla minimizzazione dell'ampiezza delle corsie carrabili e dalla massimizzazione della superficie residua, a uso pedonale. Quindi, diventa prioritario l'utilizzo della tecnica del *bulb out*, ovvero dell'espansione della superficie pavimentata dell'angolo che, in assenza di parcheggi (fino a 5 metri dall'incrocio come da codice della strada) si estende fino al bordo della corsia, guadagnando da un minimo di 2 finanche a 4 metri per lato (a seconda della tipologia di parcheggio, parallelo o a spina di pesce). In tal caso, ogni

angolo, anche del più denso agglomerato, assume la dimensione sufficiente a farsi micro-piazza, e può accogliere elementi di arredo essenziali. Nel caso in oggetto, ogni angolo viene corredato da piantumazioni arboree e da un complesso di balaustre curve e rettilinee in acciaio che, oltre a provvedere alla protezione dei pedoni da ogni pericolo di incidente, inibisce l'attraversamento diagonale e la sosta irregolare di mezzi sul marciapiedi e contiene elementi tubolari tali da permettere la seduta [FIG.2].



FIG.2 – La strategia di riconquista degli spazi minimi degli angoli stradali, con l'arredo che permette protezione e seduta dei pedoni.

È l'intero tessuto urbano a divenire così, di fatto, un dispositivo diffuso di abilitazione per dinamiche minime di vita aggregativa.

Da spazi striati a spazi profondi: eccezioni alle regole

Un diverso approccio al progetto dello spazio intermedio viene poi ispirato da un'altra sezione dell'intervento. La prima azione progettuale consiste nel rilevare che corso Mazzini è l'eccezione alla regola del quartiere Libertà. Si tratta infatti di un viale di grande sezione stradale, a doppio senso di marcia, con due controviali e due isole pedonali ciascuna corredata da un doppio filare di platani pluridecennali, di rilevanti dimensioni [FIG.3].



FIG.3 – La vista a volo d’uccello su corso Mazzini permette di identificarlo come assoluta anomalia nella densità senza scampo del quartiere Libertà.

Del tutto privo di servizi o spazi per la sosta, circondato da vuoti urbani in abbandono percepiti come meri recinti

impermeabili, e “rigato” da quattro corsie di marcia in tre diverse carreggiate, il corso è divenuto presto dominio del parcheggio illegale. Nel tempo, benché le aree alberate fossero concepite originariamente come, il parcheggio abusivo è diventato gradualmente un fenomeno accettato tanto dalla popolazione quanto dall’ordine pubblico e le parti pedonali, progressivamente danneggiate dalle radici dei platani, sono state alla fine asfaltate, sancendo la definitiva sconfitta della pedonalità e della publicness del luogo.

In casi come questi, la domanda metodologica di progetto include:

- la risignificazione di un luogo con alle spalle una storia di sconfitta;
- la sua trasformazione in uno spazio adeguato alle attuali esigenze sociali e culturali;
- la conservazione di un approccio lieve al progetto del vuoto, riconosciuto come valore assoluto da tutelare nel contesto della iper-densità;
- al contempo, la lotta ad ogni eventuale ri-colonizzazione impropria dello spazio;
- la valorizzazione e la protezione del verde storico esistente;
- il rifiuto della logica “stradale” che ha caratterizzato il viale fino ad ora, e la sua trasformazione in uno spazio pubblico profondo, eminentemente bidimensionale.

L’ultimo punto risulta particolarmente rilevante nell’ottica della costruzione di una metodologia di intervento modellata sui contesti oggetto di questo saggio, in cui, essendo la nuda maglia viaria tipicamente l’unico vuoto ammesso dalla logica speculativa che determina il ripetersi ossessivo della forma urbana, non c’è percorso attraverso lo spazio che non si svolga, per necessità geometrica, inesorabilmente parallelo e rasente la superficie impenetrabile degli edifici. Per questo, l’anomalia di una sezione stradale più ampia e complessa della norma arriva ad assumere un’importanza radicale all’interno di ogni tentativo di lavoro svolto in simili contesti, tanto da assumere rilevanza centrale in un’ottica trasformativa che privilegi l’estensione del dominio della *publicness*. In questo caso, quindi, il progetto assume anche una dimensione strategica,

proponendo la pedonalizzazione di alcuni tratti dei due controviali, selezionati perché quelli prospicienti, rispettivamente, un edificio scolastico, un parco di prossima realizzazione, e un brano di tessuto edificato dotato della possibilità di ospitare funzioni al piano terra che possano giovare di una pedonalizzazione almeno parziale, sviluppando auspicabilmente una imprenditoria orientata alla ristorazione e al tempo libero. La superficie pedonale prima interrotta dai tratti carrabili risulta così per ampi tratti ricomposta, con l'effetto di generare una profondità dello spazio tale da permetterne una lettura e una fruizione anche in direzione ortogonale alla percorrenza stradale e alla tessitura dei fronti costruiti, contribuendo così a generare un più completo "effetto piazza" e a stimolare consequenzialmente nei cittadini percorrenze lente, soste e comportamenti sociali aggregativi.

Naturalmente, l'emergenza dei due doppi filari di platani storici, in questo caso, non permette la completa realizzazione dell'isotropia del risultato. Tuttavia, l'intrinseco valore di questo patrimonio naturale orientano il progetto su soluzioni che contengono ampio valore di ripetibilità e di prototipazione. In particolare, l'atteggiamento progettuale si diversifica nei due contesti a Nord e a Sud della carreggiata centrale.

A Nord, dove l'area pedonale costeggia il nuovo parco urbano in fase di realizzazione, l'azione punta sull'estensione della permeabilità del suolo, realizzata attraverso l'ampiamiento e la fusione, a coppie di due e in maniera intermittente, degli alvaretti che ospitano i platani [FIG.4].



FIG.4 – La strategia di intervento della parte a Nord della carreggiata, con la estensione della superficie pedonale, la permeabilizzazione del suolo e il nuovo arredo.

La vicinanza al parco permetterà alle nuove aiuole estese di essere contaminate dalle essenze vegetali da esso provenienti, concorrendo a creare un micro-ecosistema vegetale stabile del contesto, oltre che a irregimentare più semplicemente le acque meteoriche e, lasciando più spazio alle radici, di salvaguardare il più a lungo possibile la pavimentazione completamente rinnovata. Il disegno del suolo permeabile viene associato a un sistema molto esteso di sedute realizzate in opera (circa 20 elementi, ciascuno capace di ospitare fino a 15 posti a sedere e caratterizzato da una forma lievemente concava, in modo da permettere la reciproca visibilità delle persone sedute) e lo spazio guadagnato con la pedonalizzazione viene attrezzato con dispositivi che mirano anche al coinvolgimento della comunità meno giovane, come un campo da bocce, tavoli da ping pong e da gioco e sistemi leggeri di ombreggiamento.

A Sud della carreggiata, dove invece lo spazio fronteggia un ampio complesso scolastico che ospita anche un centro culturale giovanile, la strategia di valorizzazione e protezione dei platani prevede un atteggiamento diverso. I platani vengono infatti circondati a due a due e in maniera intermittente da grandi piastre in legno, la cui funzione è al contempo quella di proteggere le radici, di permettere che il manto pavimentato si allontani di vari metri da esse e di costituire un elemento di seduta inedito nel tessuto urbano per dimensioni e matericità, in grado di sviluppare anche utilizzi "lateralì" e alternativi alla semplice seduta [FIG.5].



FIG.5 – La strategia a Sud della carreggiata, con le grandi piastre in legno e il playground-skatepark nei pressi dell'edificio scolastico e del centro culturale giovanile.

Le piastre possono infatti diventare chaise longue, palchi, espositori, luoghi di relax, di gioco e di movimento libero del corpo. Lo scopo è quello di ispirare la maggior possibile varietà e libertà

di utilizzi dello spazio da parte di qualsiasi comunità urbana. Le sedute possono altresì fungere da luoghi di lavoro e di servizio, ospitando prese per la ricarica di dispositivi elettronici, il che permette la connessione e il lavoro all'aperto, identificabili come nuovi bisogni essenziali che le città si trovano ad affrontare oggi, per lo più senza essere preparate ad affrontare le nuove sfide connesse alle importanti evoluzioni degli stili di vita urbani a seguito degli emergenti fenomeni sociali generati dalla diffusione di una cultura digitale ormai matura e inclusiva. Infine, lo spazio sottratto al traffico carrabile che cingeva la scuola viene reso un *playground* dedicato agli sport su ruote.

Nel suo insieme, l'intervento su corso Mazzini mira a convertire l'infrastruttura in un sistema di spazio pubblico complesso, ideando la tipologia del "Boulevard Giardino", ovvero di uno spazio a metà tra la *promenade* classica e uno spazio ecologico costruito intorno ai bisogni di un tempo lento, "liberato".

Stanze, clessidre e vortici: lo zen e l'arte di sopravvivere alla densità

E dunque, ancora una maniera di affrontare la domanda di spazio pubblico in un contesto di iper-densità edificatoria può essere, in mancanza di vuoti di grandi dimensioni fisiche, quella di generare una percezione di espansione spaziale intervenendo sul tempo dell'attraversamento dello spazio attraverso una trasformazione che lo "rallenti" il più possibile.

Un esempio è fornito dall'ultima sezione del progetto degli spazi intermedi del quartiere Libertà, che si esprime sulla piccola piazza Enrico De Nicola, oggi un parcheggio in asfalto unicamente abitato dalle automobili. Un vuoto che, per le sue contenute dimensioni e per l'interclusione su tre lati costituita da edifici piuttosto alti (edilizia residenziale e un complesso scolastico), si caratterizza come una "stanza" urbana, fino ad oggi priva di qualsiasi attrattiva, servizio o funzione al di là di una ventina di posti auto. Il progetto si pone gli obiettivi:

- di rallentare le percorrenze e allontanare il flusso pedonale dai fronti costruiti;
- di non precludere, comunque, la possibilità di scelta di percorsi rapidi;
- di non realizzare ostacoli visivi che possano costituire elementi di pericolo;
- di conservare e valorizzare le due alte palme centrali esistenti;
- data la rilevante pendenza della piazza, di irregimentare più adeguatamente il deflusso delle acque meteoriche, prevenendo la possibilità che arrivino a lambire gli edifici;
- di costruire un paesaggio urbano inedito, ibrido tra minerale e vegetale.

La scelta ricade quindi su una tipologia di spazio ibrido, il cui intervento principale diventa una massiccia disimpermeabilizzazione del suolo e la creazione di un sistema di collinette verdi la

cui altezza varia da zero a un metro, che sul crinale più alto, contenuto da superfici finite in corten, ospitano sedute a sbalzo in legno [FIG.6].



FIG.7 – L'intervento su piazza De Nicola, con la costruzione di uno spazio a "spirale", progressivamente intimo verso l'interno.

Per ottenere la dilatazione temporale, la piazza viene quindi disegnata come un'area il cui attraversamento avviene attraverso un movimento a "spirale" dai bordi verso l'interno, penetrando gradualmente lo spazio e la sua crescente intimità. Il progetto è tutto concepito per realizzare un'esperienza spaziale vagamente disorientante. Come in un giardino zen giapponese, pur non costituendo mai veri e propri ostacoli alla vista, nessun punto dello spazio permette la leggibilità dell'insieme del micro-giardino, e il passante è dunque chiamato a esplorare direttamente con il proprio corpo la configurazione del luogo per poterne fare esperienza. Concave o convesse, le sedute tangenti al suolo vegetale, che si guardano l'un l'altra attraverso prospettive variabili, impongono una prossimità con l'elemento naturale che diventa inevitabile, e l'estensione delle aree verdi e la loro pendenza ne stimola l'uso diretto (è quindi possibile salirci, stendervici), che non è precluso da alcuna forma di recinzione. Infine, la selezione delle essenze ricade sui ciliegi, albero tipico della tradizione rurale locale, scelto per l'evoluzione notevole della sua fioritura e foliazione durante l'anno, allo scopo di generale paesaggi mutevoli con le stagioni, che rimandino alla memoria di un patrimonio agricolo condiviso.

Conclusioni: Libertà (e non carceri) d'invenzione

Questo progetto è stato concepito come manifesto/palinessto di un'idea di *publicness* urbana quale diritto inalienabile del cittadino e dovere di pluralismo e sensibilità dei progettisti, che parta da una conoscenza profonda dei contesti o – in alternativa – da un loro attentissimo ascolto. Concepito da progettisti under 35, il progetto si pone anche come dispositivo di integrazione transgenerazionale e multiculturale, tentando di ricomporre un dialogo tra comunità urbane in un contesto ad alta conflittualità e devianza sociale. Qui lo si è illustrato tentando di astrarne il più possibile i motivi profondi e i principi ispiratori, che approdano alla forma e al design solo dopo una lunga decantazione guidata dalla lettura di fenomeni sociali e culturali oggi in atto (localmente e a livello globale). Se ne conclude che il progetto dello spazio pubblico è tanto più fondamentale dove meno sembra possibile la sua esistenza, e che non c'è contesto che non permetta anche solo una minima forma d'invenzione: questo può costituire non solo una nuova nicchia professionale, ma una emergente possibilità di approccio per la rigenerazione urbana che non trascuri l'ordinario scambiandolo per il banale, e che invece ne comprenda il valore proprio perché la dimensione ordinaria dello spazio è quello che caratterizza la norma e *disegna il tempo* della vita quotidiana della maggior parte delle cittadinanze, e deve e può diventare obiettivo primario dell'innalzamento della qualità diffusa delle nostre città compatte.

Note

¹ “Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia” ottenuto con DPCM del 25 Maggio 2016.

² Art. 4, comma 3, DPCM del 25 Maggio 2016.

³ Una più precisa descrizione del concetto di *publicness* urbana qui inteso è contenuto in altri scritti degli autori ed esposto sinteticamente in un recente talk per il TEDxBari del dicembre 2018, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=E5tEE3Z0dec> [ultimo accesso: maggio 2019].

Bibliografia

ARUP (2016). *Cities Alive. Towards a walking world*.

<https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>

Bauman, Z., Lyon, D. (2013) *Sesto potere: La sorveglianza nella modernità liquida*. G. Laterza & Figli Spa. Roma.

Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*: Taylor & Francis.

Jacobs, J. (1969) [1961] *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*. Torino, Einaudi.

Sennett, R. (1976). *The Fall of Public Man*. New York: Norton.

* Ph.D. in Architectural and Urban Design, Politecnico di Milano

° Ph.D. in Pianificazione Territoriale e Urbanistica, Politecnico di Bari

** Ph.D. in Ingegneria Edile, Politecnico di Bari

°° Ph.D. Filosofie e Teorie Sociali Contemporanee, Università di Bari

*** Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Un palazzo, un vuoto, un Obiettivo.

Enrico Maria Ferrari*

Abstract

This case study concerns the disastrous outcome of the project of a Media Library to be built in Cremona in the historical center. In the end these events left a vast and abandoned area. On the one hand telling this story will allow us to highlight the damage the city has suffered and on the other hand the new project wants to offer to all the citizens carefree resilience, an area dedicated to sharing, to social innovation, to the community, that is a common good.

Parole chiave: catastrofe, vergogna, adattamento, resilienza, sostenibilità urbana

Keywords: catastrophe, shame, adaptation, resilience, urban sustainability

«Eppure, anche per quelle vie cittadine scendeva a larghe ondate un profumo acutissimo di boschi, di foglie intrise e d'alloro, come se dietro ad ogni muro si celasse un recluso giardino. E noi, quasi inebriati da quella fragranza arborea, le andavamo incontro, imboccando le vie da cui spirava più forte, e quel profumo era il nostro filo d'Arianna nel labirinto delle strade. Guidati così, senza nemmeno avvedercene, salivamo alle alture della città, verso la sorgente donde si riversava quella cascata d'aromi. »

(Giorgio Vigolo, *La Città vegetale*, in *La città dell'anima*)

In questo racconto abbiamo voluto trattare simultaneamente della catastrofe e della resilienza, attraverso una proposta in grado di offrire alla città una base di riflessione sul tema dello sviluppo sostenibile e degli spazi pubblici, una manifesto per un futuro progetto di sistemazione dell'area di via Goito a Cremona. Resilienza per porre fine alla situazione di crisi e trovare una modalità di funzionamento (socialmente) accettabile di questo spazio pubblico. La vicenda della mancata costruzione della Mediateca di Cremona ha inizio nel 2001 con l'iniziativa

del Ministero dei Beni Culturali che intendeva creare «un contenitore di tutte le più moderne tecnologie in grado di soddisfare le esigenze della cultura nei suoi molteplici aspetti». Viene individuata un'area, quella compresa tra via Palestro e via Goito non lontana dalla Biblioteca Governativa, di circa 870 mq. Attraverso un partenariato con il Comune di Cremona e l'Azienda municipalizzata AEM viene acquistato l'edificio dell'ex Supercinema. La sala cinematografica era stata realizzata nel 1938 in occasione della riforma di un'altro cinema già esistente sul sito, denominato Cinema Reale¹. L'edificio era una esempio importante di sala cinematografica moderna, in grado di poter accogliere spettacoli di varietà, incontri pubblici, date le particolari caratteristiche del nuovo palcoscenico e della sala con 2000 posti a sedere. Diverse generazioni di cittadini hanno frequentato questo spazio, che appartiene alla memoria della collettività.

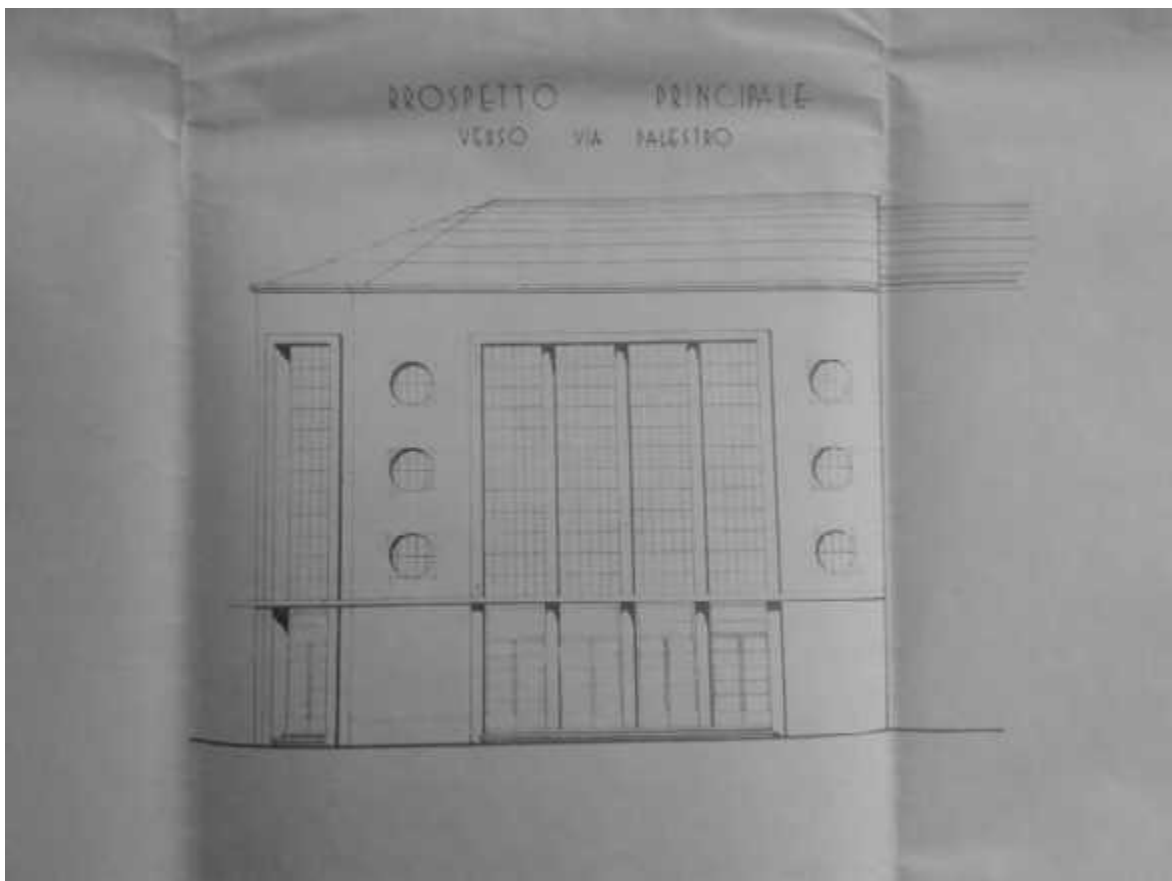


Illustrazione 1. Prospetto principale del nuovo Supercineama a Cremona, progetto Studio Tecnico Guido Tarsetti, 1937, Archivio di Stato di Cremona.

La Società AemService, nel 2001, rileva la società proprietaria dell'ex Supercinema e accompagna l'iter amministrativo e progettuale che porterà alla stipula della convenzione fra Comune di Cremona e Ministero dei Beni Culturali e alla relativa concessione edilizia. L'intervento progettuale era stato preventivato a quattro milioni di euro. Il 24 febbraio del 2004, durante i lavori di

demolizione dell'ex Supercinema, nell'adiacente Palazzo Ugolani Aschieri, edificio tra i più antichi di Cremona, si sono aperte ampie crepe con stacco di porzioni murarie diffuse in tutto l'edificio. Data la gravità dell'evento, paragonabile ad un urto sismico, i lavori sono stati immediatamente sospesi.



Illustrazione 2. Il cantiere una volta sospesi i lavori a causa dei cedimenti della struttura di Palazzo Ugolani Aschieri.

Da quel momento si è aperta una lunga vicenda giudiziaria che ha portato all'annullamento del progetto di mediateca e al finanziamento del restauro e consolidamento di Palazzo Ugolani Aschieri a spese del Ministero dei Beni Culturali. Infatti la perizia dell'ing. Sandro Mossi, per conto del Tribunale di Brescia, ha messo in evidenza che i lavori commissionati dal Ministero non sono stati eseguiti secondo quanto previsto nel progetto voluto dal Comune di Cremona, ed il Ministero pertanto è stato ritenuto responsabile del danno. Nel 2009 viene stipulato un accordo tra il Ministero dei Beni Culturali e i proprietari di Palazzo Ugolani Aschieri per il consolidamento dell'edificio, lavori che iniziarono solo nel 2014. Gli interventi hanno riguardato il consolidamento della murature portanti di Palazzo Ugolani Aschieri, il consolidamento delle volte, delle scale, la connessione strutturale dei pavimenti, ed un importante struttura reticolare in

acciaio di sostegno del muro perimetrale sud di Palazzo Ugolani Aschieri, che appare con grande evidenza verso lo slargo di via Goito.



Illustrazione 3. A destra il Palazzo Ugolani Aschieri con in evidenza il rafforzamento di protezione strutturale per ridurre anche i rischi sismici, e a sinistra l'area ove sorgeva l'ingresso del Supercinema.

Interrogandoci su quali potrebbero essere le conseguenze di un cambiamento d'immagine di quest'area, abbiamo riflettuto di come il passare del tempo ci separa dal tempo trascorso, da un lato, e dall'altro, ci fornisce continuità tra passato e presente, per permettere di analizzare le tracce di mondi perduti. Date le circostanze nelle quali si trova l'area abbiamo indagato di come all'apparire del gusto per la rovina, nel corso del XIX° secolo, è l'oggetto antico che colpiva l'immaginazione delle persone, e in particolar modo degli architetti. I tamburi delle colonne crollate portavano lo spettatore diversi secoli indietro. La bellezza *da brivido* delle rovine di pietra evocavano una perduta età dell'oro, che serviva da modello. La rovina di questo spazio apertosi con la demolizione dell'ex Supercinema ha così provocato nella nostra immaginazione l'idea di accentuare l'apparenza del *dissesto*, in modo che la natura possa riprendersi la disponibilità di quest'area. Nel centro storico di Cremona è già molto presente la flora spontanea, ed è interessante a questo proposito uno studio approfondito (Bonali, 2000) dal quale risulta la

presenza di 346 *taxa* (unità tassonomica). Questa ricerca ha permesso di ampliare le conoscenze dei fattori ecologici e vegetazionali della città, al fine di correlarli con le variazioni legate alle attività umane e al clima.

Questa proposta-progetto è uno sforzo progettuale indipendente attraverso il quale si è cercato di rendere tangibile come l'ambiente costruito può interagire con gli Obiettivi e come possa e debba ispirare gli architetti. Un progetto-manifesto per dare voce e immagine ai 17 Obiettivi dell'Organizzazione delle Nazioni Unite che nell'anno 2015 ha identificato per individuare le ineludibili azioni tese al miglioramento dello sviluppo del pianeta. Non esiste una sola risposta per ogni Obiettivo, abbiamo piuttosto bisogno di molte nuove soluzioni, adattate al clima, alla cultura e alle esigenze locali. Le soluzioni occorre cercarle ovunque. È compito di ognuno di noi, anche nel piccolo, contribuire alla realizzazione degli Obiettivi. Attraverso quest'esempio vogliamo interrogarci più ampiamente sull'impatto di questo progetto rispetto agli Obiettivi. Occorre riflettere sulle strategie necessarie per rendere i sistemi urbani contemporaneamente meno vulnerabili e più resilienti ai disastri legati al clima.

La struttura urbana preesistente è considerata materiale essenziale di progetto: il luogo è visto come uno spazio da migliorare partendo dal proprio vissuto. L'esistente deve guidare il progetto. Lo spazio di via Goito attualmente, anche se parzialmente recuperato e stato riaperto alla città ma rimane un luogo informale. La sua assenza di forma e per conseguenza di indeterminazione, di vergogna per la città, rinvia all'idea di *impurità* e alla volontà futura di governarlo e controllarlo con le norme della città. Ecco allora che appaiono già proposte per farne un parcheggio con dei negozi² con l'intento di privatizzare l'area a beneficio di pochi. Come è possibile pensare di privilegiare con dei posti auto l'area di via Goito quando sappiamo che l'uso dell'auto privata è responsabile dell'inquinamento locale, che è dannoso per la qualità igienica dell'aria e contribuisce al riscaldamento globale? Immaginare questo intervento edilizio in un sito dimostratosi fragile significa non aver percepito la sciagura avvenuta e di voler persistere a considerare la città al servizio dell'auto. Occorre interrogarsi sulle tracce, sulla loro sopravvivenza, è necessario mantenere la forma senza preoccuparsi della funzione, porsi la questione della sostenibilità urbana esaminando, nell'attuale, ciò che rimane per immaginare cosa durerà. La resilienza permette essenzialmente di definire le funzioni che si possono esercitare in modo da permettere di ridurre la vulnerabilità di un sistema. Questo trittico catastrofe-adattamento-resilienza da tempo è stato oscurato dal pensiero progressista, dal paradigma moderno basato sul controllo illusorio di un evento, sulla necessità di rispondere sempre con un progetto edilizio per

risolvere una questione urbana. La sensibilizzazione delle persone ai temi dell'ecologia oggi è ampiamente dimostrata, lo abbiamo visto anche recentemente con le manifestazioni in occasione dello sciopero globale per il clima. Nel progetto è peculiare l'aspetto di *non classificabile* di questo luogo e da qui scaturisce l'idea di restituirlo alla natura, riprendendo il paradigma del paesaggista francese Gilles Clément «il vuoto architettonico contiene un pieno biologico».



Illustrazione 4. Cremona, Il Supercinema visto da via Ugolani Dati, Foto Fazioli, 1960 circa, Fondo Comune di Cremona.

L'isolamento, al quale è stata sottoposta per lunghi anni l'area di via Goito, non l'abbiamo percepito solo nell'apparenza del vuoto che si è venuto a creare con la demolizione del Supercinema, lo abbiamo anche interpretato nella sua sostanza di precarietà che ha creato nei cittadini del quartiere. La dimensione tragica di questo fatto architettonico ha stigmatizzato questo spazio e rende ancora più difficile la possibilità di modificarne l'aspetto, ma la mancata possibilità di utilizzare quest'area per diversi anni ne ha sottolineato anche il suo valore. Questo tempo di attesa ha anche creato delle forme di scambio sociale, una «rottura creativa» (Holz, 1987), favorendo un'esperienza collettiva rappresentata dall'attesa di un nuovo evento. Il cantiere con le sue palizzate sono stati un ostacolo, una frontiera invalicabile, ma anche complici, infatti alcuni hanno immaginato di realizzare un murales lungo il perimetro dell'area. Questo sentimento diffuso tra la

popolazione lo abbiamo assimilato nel programma del nostro progetto inteso come servizio. La proposta è di impatto mnemonico e patrimoniale. La nuova piazza che abbiamo denominato Arcimboldo, il cui vicino Museo Civico conserva il famoso quadro detto «L'ortolano», rappresenta non solo il ripristino del collegamento fisico tra i due assi stradali storici di Cremona, via Palestro e Corso Garibaldi, che permette di dare continuità ad un percorso significativo e strategico dal punto di vista urbanistico. Si vuole riconoscere a questo luogo il carattere di presenza attiva nella vita del quartiere, quando esisteva la sala cinematografica, ricomponendo così la frattura avvenuta con la sua demolizione.



Illustrazione 5. Cremona, l'area di via Goito-via Palestro, ove sorgeva il Supercinema, riaperta nel 2019. Alcuni se ne servono già per parcheggiare.

L'idea progettuale si propone non solo di restituire al quartiere e alla città uno spazio perduto, ma anche di realizzare qualcosa di ancora più utile e più confacente alle esigenze dei cittadini, che si possa integrare nel modo migliore con gli spazi pubblici, arricchendoli e armonizzandoli. Accessibilità, messa in scena, piacevolezza, moltitudine, permettono la rottura con le logiche che governano i rapporti ordinari dei cittadini con la loro città, si gioca sulla messa in scena, la scoperta, e il carattere piacevole del sito. Vorremmo che il progetto provocasse momenti di esperienza personale e collettiva. Abbiamo analizzato e preso in considerazione i benefici (climatici) e i piaceri (estetici) che può apportare ai residenti la proposta di una riifunzionalizzazione botanica dell'area creando un sistema socio-ecologico. Un giardino urbano, un giardino emozionale. L'effetto di questa installazione è quello creare una sorpresa dietro le quinte,

è la logica dell'insolito, un insolito nell'ordinario. La relazione reciproca tra luoghi urbani e individui coincide con il punto di vista della comunicazione spaziale, in questo caso la specifica di questo spazio è quella di essere dotato da una grande parete corredata da vegetali. Kevin Lynch, con i suoi studi, ha dimostrato che la città può essere capita solo considerandola come un'interazione tra l'ambiente e i suoi abitanti. Per questo motivo il progetto è una proposta di elaborarsi con un procedimento partecipativo, che possa coinvolgere non solo gli enti locali, ma gli esponenti della società civile (associazioni, abitanti, categorie professionali e economiche, gruppi di interesse, scuole), attraverso una discussione permanente, circostanza favorevole al confronto democratico. La memoria e il progetto come elementi chiave di mobilitazione. Esistono relazioni tra cose materiali e mondo sociale e questi collegamenti consentono ai due ambiti di comunicare tra loro. In questo senso lo spazio pubblico deve essere un *attore spaziale-sociale* che parla, che genera atmosfere e origina un *habitus del luogo*. L'area urbana di via Goito è rappresentata come una *scena intrinseca* al centro della quale stanno gli individui portatori di senso. Si vorrebbe una comprensione dello spazio che fosse messo in atto spontaneamente dalle persone.

Lo spazio pubblico è quindi concepito come un contenitore neutro che assimila oggetti fisici e materiali il cui aspetto, più precisamente l'incorporazione, conduce a una riconversione dello spazio. La grande scenografia ambientale di via Goito viene creata con l'allestimento delle murature, lasciate vuote dalle demolizioni, con una vegetazione in grado di potersi sviluppare, grazie allo studio della posizione geografica, l'orientamento e l'esposizione degli edifici della piazza. Queste creazioni vegetali sono da diverso tempo conosciute come benefiche dal punto di vista ambientale, in quanto partecipano alla purificazione dell'aria, alla riduzione del CO₂, al filtraggio delle sostanze inquinanti e delle polveri, al comfort acustico. Attraverso un sistema di riciclo dell'acqua piovana e di quella dispersa con l'irrigazione del muro vegetale, si è ideata una cascata che completa il sistema ambientale della futura piazza Arcimboldo. La gestione dell'acqua vorrebbe essere un ulteriore racconto. Negli ultimi decenni, l'acqua è stata spesso cancellata dal paesaggio urbano a favore di corsi d'acqua sotterranei nascosti dalle strade, quando un tempo invece percorrevano la città a cielo aperto. Il rinato interesse per i corsi d'acqua nella città consente sia di demineralizzare lo spazio pubblico urbano, ma anche di animare il paesaggio urbano, di rafforzare questo elemento dalla natura, di regolare la temperatura della città in estate (l'acqua rinfresca l'aria estiva surriscaldata), ma anche per rispondere ai bisogni sociali (effetto calmante della visione dell'acqua).



Illustrazione 6. Cremona, la proposta di allestimento di piazza Arcimboldo (via Goito-via Palestro). Arch. Enrico Maria Ferrari, 2019.

Il concetto di questo *recipiente o contenitore* deriva dallo *spazio assoluto* dell'attuale slargo, che è immobile, costante e autonomo e che il progetto lascerà come tale. Sappiamo che il sistema spaziale dei segni si riferisce alla funzione sociale dei manufatti (come, ad esempio, gli edifici). È un criterio altamente selettivo che struttura il comportamento spaziale degli individui. Con questo presupposto abbiamo creato questo spazio simbolico che vorrebbe offrire, con i suoi codici e stilizzazioni, uno sguardo diverso della natura che in questo frangente si trova come su uno schermo. Al di là della dimensione puramente estetica, si vuole fare riflettere sulla necessaria evoluzione della rappresentazione dell'abitabilità e la richiesta di riconnessione al mondo naturale. Il progetto vuole quindi ricordare l'ambizioso piano di Cremona che ha avuto inizio nel 1975 con l'introduzione di un Parco del fiume Po nello strumento urbanistico comunale e proseguito nel 1994 con l'approvazione delle zone F (aree destinate ad opere di interesse collettivo) e in particolare quelle strategiche destinate al verde³. Cremona si trova in un sito geograficamente caratterizzato dalla presenza del fiume Po ed è circondata da una situazione ambientale unica nel suo genere. Occorre quindi richiamare l'attenzione e l'interesse di tutti verso i progetti di riforestazione realizzati in questi anni (foreste planiziali di circa 100 ettari), attraverso l'attuazione del Parco del Po e del Morbasco, che oggi però necessitano di una corretta gestione e manutenzione per la loro salvaguardia. Inoltre queste aree fluviali non sono ancora adeguatamente collegate con la città attraverso dei *corridoi verdi*.

Abbiamo ipotizzato degli indicatori del nostro discorso attraverso oggetti materiali collocati nello spazio della piazza. I conflitti e le richieste delle persone mostrano una crescente sensibilità verso le questioni ambientali nello spazio pubblico e, in particolare, quella della natura nelle aree urbane. Emerge ormai da anni una consapevolezza generale a favore della necessità di cambiare i nostri modi di pensare, produrre e costruire per ripristinare la natura nella città. Questa consapevolezza è legata alla preoccupazione di migliorare la qualità della vita e utilizza un approccio di sostenibilità urbana. L'interattività dei quartieri è nella progettazione di spazi pubblici di qualità in cui la natura trova il suo posto. Al centro dell'idea è stata la ricerca di valori positivi che vorremmo condividere con tutti.

Note

- 1- Vedi licenza edilizia del 11 settembre 1937, Archivio di Stato di Cremona, Fondo Comune di Cremona, vecchie licenze, protocollo 561/1938.
- 2- *Il piano per via Goito: parcheggi e la piazza con giardino*, quotidiano Le Provincia di Cremona, 29 aprile 2019.
- 3- *Un grande muro di verde*, quotidiano Le Provincia di Cremona, 10 novembre 1994.

Bibliografia

- Bonali F. (2000). *La flora spontanea nel centro storico di Cremona*. Cremona: in *Pianura, Monografie*. N. 4.
- Bruno G. (2015). *Atlante delle emozioni. In viaggio tra arte, architettura e cinema*. Milano: Editore Johan & Levi.
- Clément J. (2012). *Breve storia del giardino*, Macerata: Quodlibet.
- Holz J.-M. (1987). *Les vieux bassins industriels : la dialectique ternaire-sclérose-rupture créatrice-renouveau*. Lione: in *112° Congrès national des Sociétés savantes*. Pp. 119-127.
- Mandelli D., a cura di (2016). *Città di Cremona. Contesto territoriale e governance*. Roma: in *Pianificazione locale, Agenda 21 e la nuova generazione di Piani*. Ispra, Quaderni Ambiente e Società. N.15.
- Vargas F. (2019). *L'humanité en péril*. Parigi: Flammarion.
- Vigolo G. (2003). *La Città dell'anima*. Milano: Archinto Editore.

*Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

L'accento sulla A - Approcci all'architettura moderna

Daniele Longobardi *

Abstract

Contemporary architecture encounters an obstacle in adapting to changes in modern society, since the latter, although dynamic and constantly evolving, shows intolerance and resistance, showing itself incapable of developing solidarity with the new urban contexts.

Parole chiave: Criticità, adeguamento, fotografia, rapporti, preesistente.

Keywords: Critical issues, adaptation, photography, reports, pre-existing.

Il panorama della produzione architettonica recente, ci mostra come il profondo e talvolta poco controllato sviluppo esponenziale del tessuto urbano delle città, non sia indirizzato verso l'interesse del cittadino quanto piuttosto legato al bisogno di colpire prima di tutto.

L'architettura contemporanea dunque, risente non solo della mancanza di dialogo tra istituzioni, progettista e cittadini, ma incontra un ostacolo nell'adattarsi alla società odierna. Di per sé questo potrebbe essere considerato un paradosso, in quanto un edificio di nuova realizzazione nasce già con una concezione "moderna" di abitare, caratterizzata da materiali e strutture al passo con i tempi.

Non è in realtà così.

Nella realtà, il fatto stesso di essere concepita in fase progettuale e successivamente in fase esecutiva, con il fine di colpire o semplicemente uscire fuori dal "coro" rende una nuova costruzione incapace di sviluppare solidarietà con i nuovi contesti cittadini e di conseguenza con i cittadini stessi.

I maggiori esempi in questa direzione, sono sicuramente da ricercare nelle costruzioni di grandi dimensioni e negli edifici pubblici che da sempre sono spazi di riferimento e ritrovo della città.

Tra questi ad esempio, vi sono le opere appartenenti all'architettura sacra, non risulta difficile, infatti, individuare in esse carenze di spazi e servizi, piegati alla volontà di realizzare un edificio solo alternativo.

L'edificio sacro, un tempo luogo obbligato della città antica, nella città contemporanea, caratterizzata da una cultura pluralista, si trasforma unicamente in un luogo della scelta, intesa come luogo di possibilità, ed è molto spesso rivolto più all'aspetto turistico che a quello propriamente religioso.

Queste criticità collegate alle nuove architetture di questo tipo, sono evidenti anche nei piccoli centri cittadini, dove questi nuovi edifici, invadono prepotentemente gli spazi e sono molto spesso, il frutto di un mancato dialogo tra le istituzioni religiose e la realtà contemporanea, un esplicito disinteresse che porta a problemi di adattamento e percezione dell'edificio sacro anche per i fedeli stessi, i principali fruitori di queste strutture.



Figura 1. Anagni (Fr), 2017, un abitante guarda con nostalgia alla vecchia chiesa cittadina.

Risulta importante considerare la chiesa in quanto, forse, proprio questo edificio più di altri, rappresenta la mancata capacità di identificarsi dei cittadini con le nuove architetture contemporanee, queste spesso sono sottoposte a vere e proprie “prove di convivenza” dove strutture nuove e strutture vecchie, coesistono, si “sopportano” in perfetta aderenza con la convivenza multietnica forzata che avviene in molte delle città europee.

Sembra impossibile immaginare una chiesa priva di uno dei suoi elementi caratterizzanti, come ad esempio un campanile o uno spazio liturgico, eppure questo avviene, ritenendo rischiosa e riduttiva ogni schematizzazione che rimandi al vecchio, al classico, escludendo che una chiesa possa essere

solo il luogo riservato ai riti religiosi in favore di un discorso generalista in cui ogni spazio, dotato di una certa versatilità, può diventare chiesa. Le nuove parti dell'edificio dunque non rispettano più quelle precise regole compositive dettate anche da un'attenta ricognizione storico-architettonica. Si genera così un disordine che tende ad annullare quel senso di misura e di compostezza legato anche all'armonia tra linee e forme, in favore degli esibizionismi, allineandosi, inevitabilmente, alla banalità.

In questo contesto, le libertà del progettista, spesso limitate solo dalla sfera strutturale, non impediscono invece, libertà di tipo distributivo degli spazi, questi infatti, si dimostrano solitamente inadeguati formalmente ad ospitarne le attività, in particolare quelle legate alle funzioni religiose, ed in questo modo, le regole compositive che caratterizzano fortemente questi luoghi, sono oltrepassate, a danno di chi questi edifici poi, li vive.

C'è da chiedersi dunque, come può una nuova costruzione essere solidale con il contesto cittadino tale da essere "approvata"? E poi, deve necessariamente esserlo? Lo sarà mai? La nuova architettura è nemica o amica dell'uomo? Crea ostacoli o aperture? Forma ponti o muri? Genera caos o cambiamento? E' curioso come nella società odierna i cambiamenti di carattere informatico e tecnologico vengano rapidamente accettati da tutti, generando cambiamenti epocali, mentre per quanto riguarda l'abitare o il fruire spazi e strutture pubbliche, l'essere umano conservi una profondità culturale fortemente radicata, che porta sempre a rivoluzioni solo superficiali. Nonostante ciò, il mondo a diversi livelli, sta cambiando rapidamente intorno a noi, e questo, sta accadendo così in fretta ed in maniera così diffusa, da portare con sé un potenziale enormemente dannoso, esteso da una lunga serie di "passi falsi".

Gli edifici attuali, anche quelli di grandi dimensioni, destinati a funzioni pubbliche, non rappresentano più, come si è detto, luoghi specifici di scelta, e dunque stentano ad avere una chiara collocazione all'interno del tessuto urbano, ciò che è certo, è che edifici del genere devono necessariamente legarsi alla città, stabilendo con questa uno stretto rapporto, se questo non accade, il rapporto tra edificio e tessuto urbano forma livelli differenti che inevitabilmente portano a direzioni differenti, il percorso non è più unico e controllato, ma confuso dalla convivenza di molteplici situazioni dettate dallo stile di vita degli abitanti.

Il tessuto urbano è compromesso, si va oltre la forma, oltre funzioni e contenuti, non si alza più la testa, la si abbassa, guardando sono in avanti.



Figura 2. Monaco di Baviera, 2015, BMW Museum, passerelle portano ai diversi livelli della struttura.

I cittadini stessi, vivono la difficoltà di collocamento che colpisce gli edifici di nuova costruzione, ritrovandosi anch'essi in situazioni dettate dal caos, che gli impedisce la conoscenza delle parti, delle relazioni che caratterizzano la nuova città, generando un senso di inadeguatezza anche in chi, in queste città ci è nato.

In merito a ciò, anche le limitazioni imposte dalla disciplina dei beni culturali e ambientali, consistenti nell'obbligo di rispettare distanze di sicurezza o altri tipi di prescrizioni, tutte volte a garantire l'integrità e le condizioni di un contesto, di un bene o di beni valutati di interesse storico e artistico e perciò assoggettati a vincolo diretto, indiretto o addirittura alla totale inedificabilità di intere zone, non garantiscono una limitazione dei danni, se infatti, le numerose leggi a tutela del preesistente, sembrerebbero in grado di salvaguardare l'intorno, la pluralità di elementi disciplinari in materia di salvaguardia dei beni architettonici e culturali in rapporto con la disciplina urbanistica e tutta la normativa del settore, genera continui contrasti che spesso portano a scelte volte ad aggiramenti in fatto e in diritto delle norme stesse, con eventi problematici per la tutela degli interessi pubblici in questo senso, un problema di non facile soluzione, che però ci impone di rimettere l'accento sulla "A" di architettura, intesa come valore fondamentale per generare, nuovi aspetti potenziativi nella società.



Figura 3. Hannover, 2011, Ghery Tower, l'edificio sembra disinteressarsi degli sguardi del cittadino.

La situazione assai complessa, come suddetto, si riversa direttamente sulla percezione oggettiva della città da parte dei cittadini e sul loro approccio all'architettura moderna. Questo accade anche nelle città più antiche, che devono piegarsi non solo alle nuove architetture, quanto anche, ai nuovi sistemi di trasporto cittadino, principalmente su ferro, come ad esempio la metropolitana, un tempo vista unicamente come trasporto pubblico atto a garantire fruibilità e comodità agli utenti, adesso anche un mezzo unico per stupire e lasciare un'esperienza al fruitore, attraverso una serie di materiali e funzioni aggiuntive legate alla stessa. L'utilizzo di nuovi materiali e tecniche costruttive, non risulta legato però a scopi di miglioramento, quanto invece a motivi di sperimentazione, che portano ad un puro esibizionismo strutturale a

danno del preesistente, gli edifici che un tempo facevano rumore, ora sono “spenti”, sono fagocitati dai nuovi conglomerati urbani o soffocati da questi.

I luoghi della nuova città perdono carattere, e perdono quell’anima caratterizzante anche gli edifici che già ne fanno parte da tempo, quindi risulta perduto quello stretto legame tra luogo e costruzione che genera identità.

I nuovi fabbricati, invece, non riescono ad avere una posizione rilevante nel contesto cittadino, ma si perdono, come i suoi abitanti, in un tessuto ampiamente stratificato e caotico, che genera una fondamentale perdita di qualità, la nuova città in rapida espansione, cresce senza ordine né regole, in maniera discontinua, non riuscendo a definire in sé, gli spazi specifici per gli edifici caratterizzanti come accadeva per le città antiche, i servizi ospitati, non sono preponderanti gli uni sugli altri e come tali indistinguibili con la conseguente perdita di carattere.

La nuova progettazione architettonica è legata fortemente al concetto di creatività ad ogni costo che raramente ha generato tuttavia edifici iconici come avveniva per il passato, l’individualità e la soggettività di ogni progettista ci consegna costantemente immagini poco originali, le alterazioni geometriche, tipiche del progetto contemporaneo, sono caratterizzate non solo da una totale asimmetria, ma da variazioni ben più radicali, le figure geometriche elementari quali il quadrato o il cerchio, sono sostituite da figure complesse non più descritte, come nell’architettura di inizio ‘900 da un’asimmetria bilanciata, dotata di schemi geometrici regolatori o dall’intersezione di forme regolari a formare una figura complessa e tuttavia poste in equilibrio fra loro, ma in maniera non controllata e non più analitica.

La nuova costruzione, delineata nei suoi caratteri generali, prende forma attraverso la geometria, a seconda della tecnica geometrica usata, infatti, un luogo può distinguersi da un altro, diventando uno dei fattori principali del carattere che un’architettura può dare ad uno spazio urbano, in base a forme e dimensioni, le strutture si rendono riconoscibili. Dunque se un edificio con un’esasperata asimmetria, viene posto in un contesto caratterizzato da un certo rigore geometrico, può risultare alternativo, ma se questo fa parte di spazi già precedentemente, profondamente alterati da questo sistema, risulta solo un altro elemento di confusione poco riconoscibile e quindi privo di identità; l’originalità, rappresentata appunto da un modello nuovo, che non ripete modelli precedenti, non può essere considerata tale se associata a molteplici “esercitazioni” unicamente volte ad impressionare ad ogni costo.



Figura 4. Napoli, 2015, il vecchio edificio si specchia nel nuovo edificio.

Il ruolo della fotografia nell'attuale contesto urbano, è un mezzo fondamentale di propagazione della nuova cultura dello stupire con l'architettura, questa individua punti di vista che raramente colgono aspetti relativi all'intorno ma si curano soprattutto di dettagli "scenici"; quello che invece la fotografia racconta con estrema difficoltà è la carente distribuzione degli spazi all'interno di una nuova architettura o ad esempio lo scarso adeguamento all'esistente, all'esterno. La fotografia ci racconta di una città come museo a cielo aperto e non di una città funzionale, il racconto fotografico, individuabile costantemente in giornali e riviste, è quasi unicamente rivolto a questo.

La fotografia di architettura più che in altri settori, mostra ma non dimostra, punta all'effetto isolando il contesto, scegliendo dei particolari, focalizzandoli, indicandoci cosa vedere. L'edificio di nuova costruzione dunque, con i suoi elementi dettati da intenzioni creative, dall'uso di materiali e forme alternative, aderisce in pieno a questi nuovi elementi d'attenzione, generando un vasto mosaico, composto da tessere decostruite.

In conclusione, avendo descritto ed indicato, come gli approcci errati all'architettura contemporanea, non siano stati in grado di sollevare elementi positivi nei confronti della nuova società odierna che già stenta ad attivare un proprio processo identitario, c'è da chiedersi ancora, ma questa volta senza poter trovare facile risposta, se saranno apportate soluzioni riabilitative, volte agli interessi dei cittadini, o se questi, ancora una volta, saranno costretti a fare da spettatori impotenti di fronte ai rapidi e confusi cambiamenti del contesto urbano.



Figura 5. Copenaghen, 2017, abitanti si rilassano con la vista del nuovo waterfront cittadino.

Bibliografia

- Cornoldi A. (2000), *L'architettura dell'edificio sacro*. Roma: Officina Edizioni.
Cammelli M., a cura di, (2000), *La nuova disciplina dei beni culturali e ambientali*. Bologna: Il Mulino.
Ritchin F. (2012), *Dopo la fotografia*. Torino: Giulio Einaudi editore.
Papa E. (2019). *Napoli sotterranea*. Milano: Corriere della Sera, 29 marzo 2019. Pp. 50-51.
Bellini M. (2019). *Il Design spiegato ai nostri figli*. Milano: Corriere della Sera, 29 marzo 2019. Pp. 13.

...

*Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Is the public (space) real (estate)?

Filippo Orsini*, Luca Salmieri**

Abstract

The following analysis aims to address questions related to implemented recovery strategies of brownfield sites and dismissed ex-industrial area in the urban context, by focussing specifically on 2 cases in Milan: the so-called ex-Bicocca-Pirelli area and the new residential district called Adriano, where once the Magneti Marelli industrial buildings insisted. Our thesis is that the “dismission-regeneration dynamic”, in its complexity, cannot be tackled solely with sectorial technicities and methods, but it rather requires innovations of the substantial pattern which currently orientate urban planning and local development: a mix between public management and private financial interests. We rather underline how a new public policy on an urban scale can fix guarantees on the effective regeneration of public spaces and urban texture implantation.

Parole chiave: aree industriali dismesse; rigenerazione dei vuoti urbani; spazio pubblico; pianificazione urbana; teoria critica.

Keywords: dismissed industrial areas; voids; regeneration; public space; city planning; criticism.

Introduzione

La questione del patrimonio delle aree industriali dismesse ha assunto una visibilità crescente dovuta all'avanzare continuo dei processi di deindustrializzazione. Essa riveste una rilevanza persino maggiore laddove si interseca con i mutamenti urbani, quando il recupero e/o la rifunzionalizzazione di ex-aree industriali all'interno o ai margini della città, chiama in causa la dimensione della ricomposizione e dello sviluppo dei tessuti sociali di prossimità, altrimenti trainati dalle spirali e dalle derive di rarefazione, marginalità, degrado, abbandono o, nella migliore delle ipotesi, mono-rifunzionalizzazione, come nel caso di nuovi quartieri dormitorio o altamente dipendenti dal *cummuting* degli abitanti (Bruzzese, 2013). Nelle pagine seguenti analizzeremo brevemente due casi importanti di intervento in aree industriali dismesse che attestano diversi gradienti di riuscita e di “successo” secondo i parametri della rigenerazione territoriale e che, tuttavia, presentano a nostro avviso evidenze delle complessità irrisolte relative alla ricucitura della densità delle relazioni sociali “cittadine” che sono andate perse con la de-industrializzazione.

1. Gli interventi di recupero di ex-aree industriali dismesse: i casi a Milano.

Il recupero delle aree industriali dismesse, insieme alla rigenerazione dei grandi vuoti degli scali ferroviari, rappresenta il *core* dei processi di trasformazione urbana in atto a Milano. A partire dagli anni Settanta, i cambiamenti delle modalità produttive hanno lasciato sul terreno un enorme patrimonio di suoli e manufatti in cerca di nuovi significati e potenzialmente in grado di far fronte a nuove esigenze collettive della città, coniugandole a quelle dei proprietari-promotori. Tuttavia, il valore di patrimonio è tale solo come variabile dipendente dalle capacità stesse di recupero e rigenerazione delle aree, stante gli elevati costi di reale dismissione e le barriere di rigenerazione ambientale che insistono su buona parte di queste aree.

Inoltre, i processi di dismissione probabilmente determineranno una condizione endemica di creazione continua di vuoti urbani in un'area come quella di Milano e dell'intero territorio circostante così spiccatamente caratterizzata da un passato industriale fino a pochi decenni addietro egemonico. Nell'arco di un decennio tali processi impatteranno sulla città e la sua area metropolitana con circa 6 milioni di mq. abbandonati o sottoutilizzati. Non a caso, in un lasso di tempo relativamente breve, la crisi della città industriale ha già determinato importanti cambiamenti strutturali nel quadro insediativo e socioeconomico, mutando per sempre lo scenario dell'intera area padana: non più una serie di reticoli di connessione tra diversi e massivi poli di produzione materiale, pesante e leggera, ma una polverizzazione quasi frattale delle vecchie e nuove forme di terziario che si intrecciano con alcune spinte di innovazione avanzata in cui si cristallizza il cosiddetto quaternario. I luoghi – terreni e volumetrie immensi – in cui l'eredità fisica della dismissione si pone come principale materia prima di intervento, costituiscono così un fattore di attrazione per l'elaborazione di progetti di trasformazione legati alla pervasiva egemonia simbolico-economica dei settori della moda, dei media, dello spettacolo, del governo d'impresa e naturalmente dell'immane riproposizione di insediamenti a carattere abitativo. Le nuove forme di rendita immobiliare rappresentano in queste dinamiche, tra le tante declinazioni esistenti, la più rapida versione di coagulo degli interessi trasformativi. Il capitale finanziario si "territorializza" con tanto più forza trasformatrice quanto più i progetti di rigenerazione assumono le fattezze e le funzioni delle destinazioni residenziali e commerciali.

In questo scenario, qui soltanto brevemente abbozzato, proponiamo di riconsiderare due casi esempio di riqualificazione di aree, su ampia scala ma di diverso tipo, il cui recupero è realizzato o già visibile; casi in cui la riuscita del progetto dello spazio pubblico, totalmente o parzialmente realizzato, è *misurabile* direttamente nell'esperienza della vita quotidiana della comunità. Alcuni

progetti di grande dimensione costituiscono *de facto* l'armatura infrastrutturale ove sperimentare e consolidare le strategie di rigenerazione della città. I casi in (ri-)esame sono il 1 | quartiere Bicocca ex-Pirelli ed il 2 | quartiere Adriano, ex- Magneti Marelli.

1| Rappresentativa per dimensione e compiutezza dell'intervento, è la vicenda della trasformazione delle aree dello storico (1908) insediamento industriale Pirelli-Bicocca. L'area di circa 70h, collocata lungo la direttrice storica Milano-Monza, al confine amministrativo con Sesto San Giovanni, non distante dal polmone verde del Parco Nord, costituisce un'importante testata urbana, morfologicamente riconoscibile, che viene pensata come nuova centralità di *bridging* tra il tessuto storico novecentesco della città compatta ed il vasto ambito di trasformazioni, riguardanti le limitrofe aree dell'ex Breda, Magneti Marelli e Falck, prima che la città si disperda nello *sprawl* incontrollato della cintura settentrionale dell'hinterland milanese. La ricercata unitarietà ed omogeneità formale di questo *unicum* – non esiste altro caso contemporaneo in Europa di un intero *fatto urbano* concepito e realizzato in ogni sua parte dalla mano di un solo architetto! – corrisponde ad una precisa idea del progettista: nel 2001 Vittorio Gregotti, vincitore (insieme a Valle, Gabetti e Isola) della call internazionale ad inviti (1986), nel presentare l'intervento lo definisce come un «centro storico della periferia diffusa». Tuttavia, non è la qualità della soluzione formale a rendere il progetto Bicocca l'esperienza pilota a cui si farà riferimento per il concept e la gestione delle future grandi ri-trasformazioni Italiane di aree industriali, quanto piuttosto il ruolo attivo e d'indirizzo del principale promotore e sviluppatore, in questo caso la Pirelli SpA, proprietaria di tutto il sedime dell'area di intervento.



Figura 1 | Bicocca. Veduta a volo d'uccello dello storico insediamento industriale Pirelli

Questo secondo aspetto risulterà determinante nel momento in cui l'innovazione tecnologica, la crisi economica, e una diversa organizzazione delle strategie produttive relegherà sullo sfondo lo scenario scientifico tecnologico a dispetto di una maggiore e pressante richiesta di

commercio ed abitazioni. Frutto di abili negoziazioni con l'amministrazione, la Pirelli otterrà il raddoppio della volumetria residenziale a discapito della riduzione della quota destinata a terziario. Anche la politica istituzionale gioca un ruolo strategico, con la lungimirante e salvifica decisione

(1992) di insediarvi almeno il nuovo Polo universitario della Statale (con finanziamenti MIUR). Questa scelta fondante permetterà di divulgare un nuovo scenario incentrato sul messaggio mainstream della Bicocca “crema della città”: una nuova piccola città di circa 40.000 persone in grado di ospitare le attività più diverse (25.000 studenti, 12.000 lavoratori: 40% edifici destinati all’università – a sua volta prospettata come tessuto connettivo degli spazi pubblici, 32% all’azienda, 23% di residenze, 5% di servizi pubblici e commerciali).

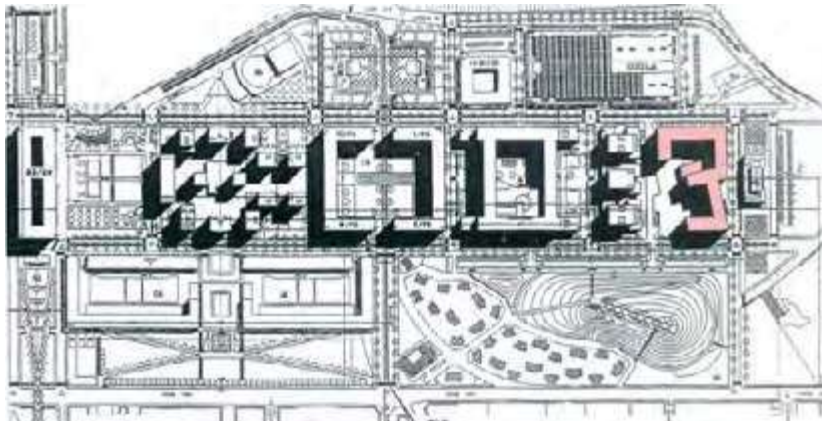


Figura 2 | Il masterplan del progetto “Bicocca” nella soluzione con la variante Deutsche Bank

Pirelli introduce due importanti novità: a) predefinisce il campo della trasformazione, fornendo una soluzione all’amministrazione e connotando una vision iniziale d’indirizzo di parco scientifico-tecnologico; b) si

sostituisce all’amministrazione nella funzione gestionale del processo trasformativo, disponendo l’utilizzo del concorso di architettura quale dispositivo in grado di garantire qualità e visibilità alla ridefinizione dello spazio, inserendo tra i criteri premianti dalla giuria, il grado di flessibilità del progetto, non solo come programma funzionale, ma persino come possibilità di realizzazione.

2| Analogo alla “Grande Bicocca” per ruolo e rilievo dell’intervento all’interno dello scacchiere urbano della città, ma opposto per qualità degli *stakeholder*, modalità di gestione, contingenze economiche ed esiti finali è l’*affaire* della riqualificazione del quartiere Adriano, quadrante nord-est di Milano. L’occasione della dismissione funzionale del recinto industriale dello stabilimento Magneti Marelli (300.000 mq., su cui insistevano circa 170.000 mq. di s.l.p. complessivi) e la possibilità di trasformazione dell’area a verde ad esso adiacente (con vincolo decaduto) offrì l’opportunità di avviare un piano di rigenerazione dell’area volto a riqualificare l’intero settore urbano del quartiere Adriano che si sviluppa a nord del nucleo storico di Cresenzago e del Naviglio della Martesana. Al posto dei padiglioni produttivi, completamente demoliti per l’ultimazione delle opere di bonifica del sito, l’accordo di programma “Adriano-Marelli” prevede edilizia libera e convenzionata (168mila mq.), la cessione di aree (18mila mq) per verde pubblico, piazze, corti, percorsi alberati, piste ciclabili e parcheggi. Oltre all’interramento degli elettrodotti oggi presenti sulle aree, sono inoltre previste ulteriori strutture pubbliche (16mila mq)

e per il tempo libero (22mila mq): asilo nido (1800 mq.), scuola materna, centro polifunzionale a prevalente carattere sportivo, residenza universitaria e per anziani. Di particolare rilevanza il centro sportivo attrezzato (3700 mq) che avrà, oltre alla piscina, palestre e luoghi dedicati a manifestazioni e spettacoli. Dei complessivi 500mila mq, comprensivi del recupero della Cascina San Giuseppe, circa 306mila erano di competenza di due società: Aedes e Gefim (area Marelli – Adriano). Il quartiere, con l'impulso della bolla immobiliare di quegli anni, parte alla grande ma nel 2008 irrompe la crisi economica globale che rapidamente inizia a mietere le sue vittime locali: gli sviluppatori crollano per difficoltà legate al grosso indebitamento verso vari enti di credito. Vista la contrazione generale delle vendite i cantieri degli altri edifici non ancora avviati vengono congelati, insieme al sogno di un quartiere ideale immerso nella natura.



Figura 3 | Quartiere Adriano: vista a volo d'uccello dell'ex comparto Magneti Marelli con il parco ed il masterplan incompiuto

Nel frattempo, hanno inizio i lavori di urbanizzazione primaria: l'allargamento dell'asse di Via Adriano ed i lavori di allestimento del tratto finale della Strada Interquartiere Nord, ma anche questi progetti verranno cancellati o resteranno in sospeso ancora per anni, fino

ad arrivare ai giorni nostri. Solo nel 2018 la Giunta del Comune di Milano, con la delibera di partecipazione al bando nazionale che mette a disposizione finanziamenti per la riqualificazione urbana delle periferie, proverà nuovamente a scrivere le memorie future di Adriano.

2. Le questioni degli spazi pubblici.

Gli esempi riportati rappresentano una campionatura minima, ma significativa dell'ampio ed eterogeneo abaco di interventi di riqualificazione urbana delle (ex) aree industriali dismesse di Milano. Sebbene ciascuno di tali progetti urbani declini il portato della specifica visione progettuale originaria, entrambi forniscono materiale per una rilettura da cui emerge, in particolare, lo spazio pubblico come indicatore delle fragilità urbane che essi realizzano in concreto. Le diverse idee di spazio pubblico, nella *mise en place* della loro dimensione spaziale, hanno dovuto accettare inevitabili compromessi, parziali fallimenti e diversi gradi di incompiutezza rispetto ai valori previsti, nel contatto con la realtà contestuale e soprattutto con le esigenze degli stakeholder finanziatori.

La “Grande Bicocca” attualmente viene identificata prevalentemente come sede universitaria e quartiere residenziale; studenti e abitanti stanziali determinano i principali flussi d’uso e ritmi di vita dell’insediamento insieme al *corpus* degli uffici direzionali (Kaika, Ruggiero, (2016). Nonostante nel corso degli anni si sia incentivata la *mixité* con l’inserzione del Teatro degli Arcimboldi (2500 posti, finanziato al 50% da Pirelli come opera di urbanizzazione, sede provvisoria dell’opera della Scala durante il restauro e potenziale attrattore qualitativo del quartiere), l’incremento progressivo sui bordi dell’insediamento gregottiano di mega-contenitori per attività ludiche (Uci Bicocca) e di spazi espositivi per l’arte contemporanea (Hangar Bicocca – ex Ansaldo 17), si ha ancora la sensazione di una porzione di città a *scartamento ridotto*, in cui il ciclo della vita pubblica appare incompleto, soddisfatto soltanto negli spazi *indoor* codificati ed in cui appaiono evidenti le difficili ricuciture necessarie per tenere insieme il tessuto sociale. Come spesso accade le probabili cause da ricercare sono plurime ed interdisciplinari, ma riconducono alla matrice generale dei processi di rigenerazione delle aree industriali: quella che una volta era la fibrillazione sociale ai margini delle aree produttive appare ora dis-persa nel rapporto freddo tra le aree recuperate e la città compatta del recente passato.

Nel caso di Bicocca, la forte rigidità di base dell’impianto che riprende, senza deroghe e pause, l’impronta di trame e giaciture del precedente insediamento industriale, se da un lato ne garantisce a livello urbano, la forte riconoscibilità, come nuova centralità del quadrante Nord, nella fruizione a scala umana determina problemi di accessibilità dall’esterno oltre che la frammentazione dei cluster per comparti molto omogenei e poco comunicanti. Sui grandi viali alberati che armano l’impianto, dal respiro dimensionale di *boulevard* urbani, insistono edifici incombenti sul pedone con alti e prominenti basamenti, prevalentemente residenziali, senza attività di commercio al minuto in grado di incentivarne un uso da *promenade* pubblica. Questa difficoltà dell’esercizio commerciale diffuso è dovuta anche alla miopia normativa che stabiliva un dato dimensionale poi rivelatosi eccessivo per i negozi, e che ha reso difficile la gestione e la sostenibilità economica nel lungo periodo, soprattutto, in quei casi numerosi in cui anche la collocazione risulta opinabile. I maggiori esercizi sono collocati negli angoli della piazza principale la cui spazialità ipogea, però, rende l’ambiente tanto metafisico ed elegante quanto improbabile nell’uso e nel passaggio. Anche l’eccessiva dilatazione dimensionale di alcune corti e piazze pubbliche, dalle sequenze poco articolate non favoriscono l’instaurarsi di relazioni di prossimità.

L’uso di pavimentazioni dure quasi senza soluzione di continuità scoraggiano qualsiasi credibile momento di pausa, con giardini e parchi urbani, ipotesi pur legittime se immaginate in un

insediamento di queste dimensioni. Eppure, la questione dello spazio pubblico era stata oggetto di riflessione prioritaria, tanto da portare avanti con forza la scelta, radicale e pioneristica, di una pratica estensiva dell'asservimento ad uso pubblico di suoli privati (Bricocoli et al., 2014). Il disegno degli spazi aperti è tale da garantire elevata permeabilità e accesso pubblico anche attraverso molte superfici di proprietà privata. Nonostante gli impianti a corte, i recinti sono minimi proprio per favorire la libera circolazione e la transizione da pubblico a privato, senza spazi di mediazione, né sistemi di accesso regolati. Forse i motivi dei limitati esiti "pubblici" sono da ricercare nelle modalità di amministrazione: per la piazza principale asservita ad uso pubblico, ad esempio, si prevede che siano i privati, possessori di un'abitazione od un negozio prospicienti, a dover provvedere economicamente alla manutenzione di tutti gli spazi collettivi. Questo ovviamente genera non solo malcontenti, ma fa sì che la qualità del principale spazio pubblico di un grande quartiere sia deputata alle scelte - spesso conservative - di un ristretto gruppo di proprietari, poco competenti e consapevoli del ruolo che rivestono e poco propensi alle contaminazioni.

Il tema dell'incompiuto e del "non-finito" che connota l'iter progettuale della trasformazione del quartiere Adriano, permea ed inficia ovviamente la qualità del suo spazio pubblico, in attesa delle strategie di rigenerazione urbana delle Periferie promosse dal Comune. Ma qual'era l'idea iniziale di *common ground* della proposta iniziale? Il masterplan approvato dello studio CaputoPartnership (2004-2006), basava i suoi elementi essenziali nel rapporto spaziale e funzionale con Via Adriano e con il vasto parco centrale.



Figura 4 | Quartiere Adriano: visuale degli spazi residuali dalla via Vittorio Gassman. Sullo sfondo la rarefazione delle torri residenziali.

Lo schema dell'impianto, un prevedibile e rassicurante zoning funzionale, provava ad affrontare alcuni temi tipicamente urbani: consolidamento dei fronti su Via Adriano, dialogo e ricucitura con l'edificazione residenziale esistente sul lato opposto (Piano Casa); spazi con macro funzioni collettive (sportive) come *buffer zone* nei punti di contatto con aree problematiche (area elettrodotti a Sud e ad Est); articolazione e variazione del tessuto residenziale, declinato in diverse tipologie edilizie (dalla torre all'edificio in linea, alla corte aperta), che si dispone sul grande vuoto centrale rappresentato dal parco pubblico Franca Rame (155mila mq.), cardine del progetto ed ora

in fase di completamento. L'immersione nel verde dei parchi ed un'attenta organizzazione degli spazi pubblici per un elevato standard di comfort e socialità costituivano dunque l'immagine ideale venduta agli acquirenti dell'epoca; ma oggi, scattando delle istantanee, passeggiando tra i (non) luoghi di Adriano, parlando con in suoi abitanti cosa resta del bel sogno da *brochure* patinata?

La scarsa integrazione sociale del quartiere e il senso percepito di periferia che ne deriva, vanno letti nel solco degli interventi di "rammendo" *ex-post* per mano pubblica una volta che le forze rapide del *real estate* hanno saturato la loro dinamica inerziale e segnato il tessuto sociale. Ed è proprio nei *cleavages* tra il vecchio e il nuovo che si palesano le contraddizioni tra la pressione trasformativa con funzioni di rendita immobiliare e le incapacità del planning pubblico: il mancato completamento del progetto e la cancellazione di ogni tipo di traccia del passato industriale (tranne il segno della perimetrazione) ha impedito l'elaborazione di un'identità spaziale e sociale e ha represso la nascita di un ancoraggio identitario ai luoghi. I giovani non hanno punti di ritrovo se non la piazza rialzata compresa tra 2 *mall* commerciali, da cui spicca in elevazione, come unica memoria storica, il residuo bellico del rifugio antiaereo, un cilindro appuntito in calcestruzzo armato. Via Adriano, è un asse di scorrimento veloce che divide perfettamente nel mezzo il quartiere, costituito da una porzione di area "storica", quella definita del quartiere operaio, e una porzione di nuova natura, incompleta che crea dei veri e propri vuoti urbani, quasi completamente isolata dal tessuto preesistente (Memo, Bicocca, 2009). La dilatazione eccessiva delle distanze tra desolanti sequenze di comparti abbandonati ed edifici incompleti, la carenza di trasporti ed attrezzature di quartiere, la mancanza di densità di percorsi minuti, non favoriscono la tessitura di relazioni sociali, ed inducono a modalità di vita autoreferenziate, tutte racchiuse all'interno del proprio nucleo familiare nel silenzio assordante degli ultimi piani torri d'avorio. A ciò si aggiunge la logica securitaria che cicatrizza ancor più le suture tra pubblico-privato, con i piedi dei principali edifici residenziali chiusi verso l'esterno, circondati da recinti di proprietà, senza "basamento" pubblico. Simbolici infine i cartelli della toponomastica delle strade dedicate a nomi illustri del cinema italiano, che penzoloni si affacciano su una sequenza di terreni abbandonati, dall'orografia lunare, di natura incolta, che non evocano suggestioni da "terzo paesaggio" (Clement, 2004), ma solo metaforiche immagini da Neorealismo italiano del dopoguerra. Richiamandosi ad un modello di "recupero dopo il recupero" e con una metodologia partecipativa spinta dall'iniziativa comunale e dalla Fondazione Cariplo, si attivano solo ora risorse pubbliche per 56 milioni di interventi: riqualificazione di aree, piazze e percorsi pedonali, struttura scolastica, prolungamento della Metrotranvia 7, realizzazione di una "community hub" (CH) locale. Basteranno per restituire l'identità perduta?

3. La crisi dello spazio pubblico come crisi dell'investimento pubblico

Gli esiti della ritrazione funzionale nelle aree industriali non possano essere affrontati soltanto attraverso politiche di ristrutturazione degli spazi, secondo la sostituzione dell'industriale con il culturale e il quaternario, con interventi di riuso che riguardano i solo aspetti puntuali legati alla trasformazione fisica dei corpi edilizi interessati (sub specie di archeologia industriale o di completa rottura delle forme preesistenti), ma debbano essere invece inglobati in un controllo del fenomeno che riguardi in toto la città, o almeno i territori ad esso circostanti, nella transizione dei mutamenti urbani verso un principio estensivo di intervento pubblico, nel quale gli investimenti strutturali governino, anziché cedere il passo alle, forze del *real estate*. Né tantomeno il riempimento abitativo può garantire di per sé la tenuta degli spazi pubblici: qui persino la progettualità equilibrata e aperta al sociale (dalle logiche e retoriche partecipative fino ad arrivare all'investimento massiccio in servizi di prossimità) paga comunque dazio al peccato originale, ovvero la delega del pubblico al privato delle responsabilità di ritessitura sociale per via delle forme di recupero. La riqualificazione – ormai un rituale in cui è calato il ciclo continuo di richiamo all'intervento pubblico da parte delle popolazioni – così come il recupero e la rigenerazione, lasciano scoperti gli spazi pubblici reali, omettendo il loro valore di indicatore della riuscita delle trasformazioni in termini non solo architettonici, ma urbanistici (Nuvolati, 2018). Gli esiti effettivi e concreti rinvenibili nell'ambito dei due casi esaminati, tanto quello di Bicocca, in cui l'apparente riuscita maschera i vuoti di relazionalità nelle dense maglie degli attraversamenti (Pettenati, 2012), che in quello del quartiere Adriano, in cui invece il senso di isolamento si manifesta nella sua pienezza, non discendono da una "cattiva progettazione", ma dalla mancanza di quella eteroglossia sociale che negli spazi, come nelle attività sociali e pubbliche, denoti una versione condensata della città, offrendo alla vita quotidiana, la simultaneità degli eventi (Sennett, 2018).

Nel corso del tempo, prima dell'avvento dei capitali internazionali, l'intreccio di pressioni e resistenze aveva creato una dimensione irregolare di rappresentazioni, programmi, progetti e idee eterogenee su come gestire il "vuoto urbano". La finanziarizzazione della trasformazione urbana si è in seguito prodotta su un territorio che aveva veicolato rappresentazioni e pratiche tra loro diverse e spesso addirittura opposte negli obiettivi di cambiamento/manutenzione dell'esistente, ma nondimeno tutte tendenti a veicolare la necessità di dinamizzare il vuoto dello spazio non capitalizzato. Nel corso degli ultimi decenni, una serie di discorsi preventivi ha aperto il campo al desiderio di attrarre i grandi capitali: dalla metafora sartoriale di un tessuto consunto che andava rammendato, a quella medica di una ferita da suturare, dal linguaggio dei media di un'area

degradata da ri-qualificare, alla metafora di un territorio morto da rianimare mediante rinascita, se non shock. La logica di ristrutturazione degli spazi urbani e quindi della città all'interno delle dinamiche del capitalismo finanziario globale ha rafforzato una visione urbanistica subordinata agli indicatori e ai parametri dei mercati finanziari i cui *surplus* si dirigono verso i territori più competitivi in termini di solvibilità e *performance* (Thompson, 2002). La discesa di capitali finanziari sul piano del territorio urbano, sotto forma di valore immobiliare e di monumentalizzazione architettonica, viaggia assieme ai rischi di desertificazione della densità relazionale urbana preesistente ed è pertanto posta in simbiosi con una pregressa vitalità urbana del tessuto che la deve accogliere/attrarre (Salmieri, 2016). Gli spazi urbani specializzati nella presenza delle piattaforme industriali del capitalismo finanziario – assicurazioni, banche, *real estate*, multinazionali, società di servizi avanzati – si strutturano laddove il preesistente è connotato da un tessuto sociale dinamico, spontaneo e denso, mentre gli spazi marginali, nella geografia dei valori immobiliari, sono lasciati alla sola attrattività della speculazione abitativa. L'ambiguità di concetti quali rigenerazione, riqualificazione, sviluppo sostenibile sta proprio ad indicare, nella sostanza, la combinazione delle dinamiche di capitalizzazione del territorio con le dinamiche di territorializzazione dei capitali.

Bibliografia

- Bricocoli M., Curci F. e Savoldi P. (2015)., *A cose fatte: tre progetti urbani a Milano, Copenaghen, Amburgo, in Urbanistica*.
- Bruzzese A. (2013) *Centralità a tempo. Industria creativa, trasformazioni urbane e spazio pubblico a Milano*: In: *Planum J Urban*, 27(2), 20.
- Clément G. (2005) *Manifesto del Terzo paesaggio*. Macerata: Quodlibet.
- Kaika M., Ruggiero L. (2016) *Land financialization as a 'lived' process: The transformation of Milan's Bicocca by Pirelli*, In: *European Urban and Regional Studies*, 23(1), 3-22.
- Memo F., Bicocca M. (2009) *La rigenerazione urbana di Milano: caratteristiche, attori e impatti dei grandi progetti di sviluppo immobiliare*, In: *La Città: Bisogni, Desideri, Diritti. Dimensioni Spazio - Temporali dell'esclusione Urbana*, 100-108.
- Nuvolati G. (2018) *Sviluppo urbano e politiche per la qualità della vita*. Firenze: Firenze University Press.
- Orsini F., (2016) *Lost in transition. The open space in social housing: ground notations between regeneration strategies*: In B. Angi (a cura di) *Eutopia Urbana - La riqualificazione integrata dell'edilizia sociale*, Milano: LetteraVentidue 135 - 162
- Pettenati G. (2012), *La Bicocca: centro per la metropoli o quartiere per la città? Archivio di studi urbani e regionali*.
- Salmieri L. (2016), *Le professioni di fede della trasformazione urbana: promuovere il territorio e attrarre i capitali*: In E. Armano e A. Murgia (a cura di), *Le reti del lavoro gratuito. Spazi urbani e nuove soggettività*, Verona: Ombre Corte.
- Sennett R. (2018) *Costruire e abitare: Etica per la città*. Milano: Feltrinelli.
- Thompson C. W. (2002) *Urban open space in the 21st century*, In: *Landscape and urban planning*, 60(2), 59-72.

* Architetto; ** Sociologo

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Re-public Space: il progetto di spazio pubblico come chiave di rigenerazione urbana nel quartiere Libertà di Bari

Martina Ottaviano *

Abstract

Urban regeneration strategies acts on degraded urban districts with actions aimed to implement social capital, to strengthen local economies and to redevelop spaces. The public space project, connected with actions for the recovery and development of unused public heritage, with social innovation policies and with cultural programs, can constitute a driving force for the regeneration of our cities. An example of this process is the case study of the Libertà district in Bari.

Parole chiave: rigenerazione urbana, innovazione sociale, capitale sociale, recupero, beni comuni

Keywords: urban regeneration, social innovation, social capital, recovery, commons goods

I grandi stravolgimenti economici e sociali degli ultimi anni hanno portato alla nascita di nuove esigenze e relazioni dando luogo inevitabilmente ad un nuovo modo di vivere le città. Le mutate necessità hanno svelato la debolezza degli strumenti urbanistici tradizionali e della pianificazione che poco spazio hanno dedicato alle strategie volte a limitare il consumo di suolo e a promuovere la riqualificazione dell'esistente. Inoltre, non riconoscendo nell'elemento sociale il valore di capitale, i piani urbanistici hanno applicato strategie *top-down* scarsamente efficaci nel rispondere ai problemi delle città contemporanee. Con la rigenerazione urbana si attuano processi di rinnovamento di tessuti degradati nelle loro componenti non solo fisiche ma anche sociali ed economiche attraverso politiche integrate di recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio preesistente, limitando quindi il consumo di suolo, e di interventi di natura culturale, sociale, economica e ambientale, finalizzati ad un miglioramento della qualità della vita.

Un punto da cui partire per comprendere le nuove dinamiche urbane e rispondere alle sfide che esse comportano sembra essere quello dello spazio pubblico e del suo rapporto con la sfera sociale. Lo spazio pubblico «évoque soit un objet materiel (...), soit un phenomene social (...). Mais également (...) un mode d'analyse du milieu urbain» come suggerisce Ola Söderström (1991, p. 47).

Lo spazio pubblico moderno, come tessuto connettivo tra beni privati¹, accentra in sé tutti i problemi e le nuove dinamiche della città pubblica, è teatro di conflitti sociali e relazioni tra diversi city users, è soggetto a nuovi usi o a incuria. La qualità e la quantità degli spazi pubblici, sono indice della qualità della città stessa. La qualità di uno spazio pubblico può essere valutata proprio attraverso le relazioni sociali, la capacità di accogliere target differenti di persone, di stimolare usi diversi dello spazio ma soprattutto di indurre nei fruitori una simbolica identificazione nonché integrazione con il luogo stesso². Il progetto dello spazio pubblico non ha valenza strategica se non è parte integrante di un insieme di politiche volte allo sviluppo sostenibile di una città al quale concorrono tanto i comportamenti dei privati che quelli delle politiche pubbliche. Ha tre forme di legittimazione: normativa, politica e socio culturale. Deve quindi avere una base legale, una serie di accordi all'interno della Pubblica Amministrazione e un consenso da parte dei differenti attori sociali.

Da questo deriva la necessità di avere una forte presenza di capitale sociale all'interno della sfera pubblica per far fronte a politiche di sviluppo sostenibile nel lungo periodo. L'elemento sociale, inteso come *asset*, è una risorsa in grado di produrre valore all'interno di una comunità territoriale, tanto quanto lo sono i beni artistici, economici, ambientali, tecnologici e naturali. Per questo va riconosciuto come "capitale", valorizzato e promosso, al fine di essere incrementato. La qualità della città non dipende unicamente dalla presenza di dotazioni infrastrutturali e servizi o dalla quantità di progetti attivi ma dalla capacità che essa ha di innescare quelle pratiche e relazioni in grado di potenziare il capitale sociale, fornendo l'opportunità ai cittadini di rendere propri e abitare i luoghi secondo le proprie necessità tanto materiali quanto simboliche³. Si tratta di affermare il "diritto alla città" come sosteneva Lefebvre (1976, 1977, 1996) «La città ideale (...) sarebbe (...) una continua opera degli abitanti, essi stessi mobili e resi mobili per e da questa opera. (...) Il diritto alla città si manifesta come una forma superiore di diritti: diritto alla libertà, all'individualizzazione nella socializzazione, all'habitat e all'abitare». Quindi affinché le politiche di riqualificazione e rigenerazione dei tessuti urbani siano realmente efficaci è necessario il contributo degli abitanti in forme sia indirette (attraverso cioè stili di vita e relazioni) che dirette come le pratiche d'uso, la gestione, la cura e la trasformazione di spazi e beni pubblici. Lo spazio pubblico è indispensabile per il processo di socializzazione per tutte le fasce d'età e gruppi etnici: in questi luoghi, dove viene espressa la diversità, sebbene sia difficile comprendere pienamente i principi di tolleranza, si viene introdotti all'apprendimento delle manifestazioni delle interazioni sociali. Imparare a distinguere i ruoli, i codici, i tipi di rapporti è una forma di "urbanità" ovvero un sapere

proprio degli utenti dello spazio pubblico⁴. Lo spazio pubblico può essere inoltre un importante meccanismo di redistribuzione sociale e di integrazione, a seconda di quanto grande sia la scala di progetto, creando nuove centralità laddove precedentemente mancavano. Quanto più è polivalente uno spazio, tanto più questo contribuisce alla creazione di *bridging*, relazioni sociali e “politiche” tra membri della società al di fuori dei legami familiari. È possibile creare valore sociale anche in luoghi occupati da servizi che, per posizione o per degrado fisico, appaiono obsoleti e possono essere invece rigenerati per essere messi al servizio della collettività.

Lo spazio pubblico è in grado di produrre capitale sociale nel momento in cui è progettato anche per essere momento di conflitto, condivisione e negoziazione nella partecipazione della comunità al dibattito sulla città. Tuttavia la tendenza attuale è quella di una privatizzazione dello spazio provocata dall'imperativo della crescita economica. Molti governi locali hanno intrapreso strategie finalizzate all'attrazione di investimenti esterni in una sorta di *profit driven urbanization* che ha prodotto una crescita delle disuguaglianze socio-spaziali. Queste operazioni di *restyling* promosse dalle élite urbane con un partenariato pubblico-privato sbilanciato più verso il privato, hanno condotto spesso ad effetti di gentrification con evidente esclusione sociale⁵. La privatizzazione degli spazi e dei servizi provoca un'esclusività crescente e mina la fiducia alla base del capitale sociale acuendo l'individualismo e il senso di protezione verso la dimensione privata. Questi cambiamenti si avvertono tanto nella città quanto nella dimensione locale di quartiere dove i residenti si sentono gli unici proprietari di un luogo e resistono a qualsiasi forma di cambiamento sociale o di innovazione.

L'accelerazione del fenomeno dell'immigrazione rende la comunità maggiormente diversificata e di conseguenza segmentata all'interno di un territorio che diventa così eterogeneo. In questo contesto la privatizzazione degli spazi aumenta il senso di insicurezza dei cittadini. I quartieri organici, in cui i rapporti di prossimità e gli spazi pubblici costituivano il tessuto connettivo tra i beni privati, sono oggi sostituiti dai quartieri post moderni caratterizzati da recinti di abitazioni ben separate i cui confini sono resi evidenti da barriere fisiche e/o verdi, e da aree commerciali selettive e ben distinte dagli usi pubblici.

Tutto questo comporta inevitabili trasformazioni dello spazio urbano e ne incrementano usi e grado di complessità. Affinché questo processo generi qualità urbana e sociale è necessario ottimizzare le sinergie tra le politiche pubbliche e sociali, le attività di progettazione e l'investimento privato. È necessario favorire la coesione sociale rigenerando i quartieri fatiscenti e implementando le nuove centralità, migliorare la viabilità e promuovere nuove forme di spazio urbano creando

nuove reti sociali, diversificando e riattivando le economie locali tanto da generare occupazione e rapporti di vicinato. Occorre ripensare lo spazio pubblico con operazioni nuove che premiano la socialità, operazioni di agopuntura urbana, come le definirebbe Jaime Lerner. Agire a livello locale, creando discontinuità positive nei tessuti degradati per azionare un processo di miglioramento a catena⁶.

Per fare questo l'uomo deve essere posto al centro delle nuove pratiche progettuali, il cittadino comune, con il suo modo di vivere la città, con le sue necessità ed insicurezze deve tornare ad essere protagonista. Promuovere i processi progettuali partecipati ed inclusivi, affinando il dialogo ed il confronto, raccogliendo idee ed esperienze. Tutto questo è condizione imprescindibile per generare nuovi spazi pubblici che migliorino la qualità della città ma anche il benessere dei suoi fruitori. Lo spazio pubblico può essere la risposta all'insicurezza generata dalla privatizzazione guidata dal solo profitto.

Il progetto di spazio pubblico, attento alle economie locali e ai rapporti sociali, diventa quindi occasione di rigenerazione urbana e concorre alla creazione della città futura in cui deve essere sancito il primato del commons sugli interessi privati.

Esempio reale di quanto finora analizzato è il ruolo che il progetto di spazio pubblico ha nell'ambito della rigenerazione urbana promossa all'interno del quartiere Libertà di Bari, un ruolo di connessione e sistematizzazione tra tutti gli interventi e le politiche integrate.

Il quartiere Libertà sorge in adiacenza al Borgo Murattiano, area di espansione ottocentesca della città, e da questo ne mutua le forme degli isolati e delle strade. È il quartiere più densamente abitato di Bari e il più "giovane" grazie alla sua composizione costituita da un basso numero di over 60 e da un'alta percentuale di bambini.

Tuttavia, il basso tasso di istruzione e di occupazione, le scarse occasioni di socializzazione, la carenza di contenitori culturali, espongono i giovani ad un alto rischio di devianza. Infatti lo spazio pubblico aperto è una risorsa quasi del tutto assente dal momento che il quartiere ha seguito la sua vocazione "produttiva" con il massimo sfruttamento della proprietà fondiaria raggiungendo quindi densità molto alte. Conseguenza dell'elevata densità è anche l'annoso problema del traffico veicolare: l'automobile è il mezzo di trasporto più usato e molti degli spazi aperti e persino delle piazze vengono utilizzati come parcheggio come nel caso di Corso Mazzini e di piazza De Nicola. Inoltre nel quartiere sono presenti due "vuoti urbani" di dimensioni considerevoli: l'Ex Gasometro, oggetto di una bonifica ed oggi pronto a diventare un parco, e l'Ex Manifattura dei Tabacchi, solo in parte impiegata a mercato mentre il resto verte in uno stato di abbandono e degrado.

Per questi motivi il quartiere Libertà è stato definito “periferia” nonostante la sua prossimità al centro urbano e la sua conformazione urbanistica assimilabile al borgo Murattiano. A causa dell’alto numero di episodi legati alla criminalità il quartiere è sempre stato percepito dai non residenti come insicuro, un luogo da non attraversare, piuttosto da “costeggiare” percorrendo le arterie principali. Fino a poco tempo fa mancavano funzioni tali da attrarre e trattenere persone per un lasso di tempo sufficiente da attivare meccanismi di contaminazione sociale, ripresa delle attività commerciali, conoscenza della storia del luogo e di conseguenza fenomeni di riqualificazione. I grandi “vuoti urbani” dell’ex Manifattura Tabacchi e dell’ex Gasometro restituiscono un’immagine di degrado, inquinamento e pericolo per la salute dei cittadini che per questo evitano questi luoghi e le strade che li circondano. Inoltre nelle ore notturne, il Libertà appare ancora più insicuro perché privo di locali e attività che animino il quartiere, lo rendano vivo e frequentato.

Nonostante tutto al quadrilatero del Libertà viene riconosciuta una sua storia, legata a luoghi iconici degli anni ’70 e ’80 (cinema, locali underground), ed una sua identità, risultato di un meltin-pot tra la cultura popolare locale e quella delle nuove popolazioni arrivate qui con le ondate migratorie.

Le azioni che l’Amministrazione ha intrapreso per rigenerare il quartiere e la sua collettività sono sia immateriali che materiali: ha promosso iniziative per l’implementazione di capitale sociale che, come precedentemente analizzato, connesso con lo spazio pubblico genera valore sul territorio; ha inoltre colto la domanda di spazi sociali e culturali oltre che di servizi da parte del quartiere, innescando un processo virtuoso di riqualificazione di immobili anche di pregio storico architettonico che vertevano in stato di degrado e abbandono. In virtù delle loro qualità, dimensioni e ubicazione, questi edifici sono stati individuati come potenziali hub economici, culturali e sociali sia per risollevere le sorti del Libertà sia per attrarre cittadini dagli altri quartieri, in modo che in futuro il quartiere possa essere riconosciuto come una delle aree urbane più vivaci dal punto di vista culturale e sociale. Non ci si è dimenticati della mancanza di spazi aperti veri e propri: parchi, viali e luoghi di socializzazione trasformeranno il quadrilatero favorendo quei processi di rigenerazione urbana. Per mettere in pratica queste azioni è stata inaugurata una stagione di concorsi, bandi per associazioni e finanziamenti che stanno già donando nuova linfa al quartiere Libertà.

Uno degli obiettivi che si è cercato di perseguire è stato quello di riattivare le comunità presenti nell’area mediante una programmazione socio-culturale di tipo bottom-up, che sappia dare risposta alle esigenze individuate. Tra queste azioni troviamo l’operazione Reti Civiche Urbane (RCU) e il progetto Urbis. Entrambi individuano nel quartiere Libertà una delle numerose aree

bersaglio in quanto ambito urbano degradato sul quale intervenire. Reti Civiche Urbane promuove, attraverso sovvenzionamenti, l'attivazione di reti comunitarie e sociali, programmi di animazione culturale multidisciplinare. Il progetto URBIS rientra nell'Obiettivo Specifico 3.3.1 del PON METRO che interviene sul tema delle periferie e delle aree urbane degradate dove sono maggiormente elevati i valori degli indici di povertà economica e di esclusione sociale e dove spesso si osserva una maggiore presenza di fenomeni illegali, di comportamenti antisociali e di criminalità.

Ulteriori iniziative promosse per la riqualificazione del quartiere sono quelle volte al recupero di spazi ed edifici abbandonati al fine di arricchire il Libertà di nuovi servizi e funzioni.

Come precedentemente accennato, uno degli immobili sottoposti a riqualificazione è il colosso dell'ex Manifattura Tabacchi che dopo anni di abbandono e incuria, eccetto che per il suo piano terra in parte occupato dal mercato, tornerà a nuova vita ospitando i laboratori di ricerca del CNR, un *food market* aperto anche la sera, un'arena per gli spettacoli, un *bookshop*, due centri di orientamento al lavoro, un bistrot con micro-birrificio e una caffetteria al servizio dell'intero complesso e del quartiere. Questo è il risultato di un accordo tra Università degli Studi di Bari e Comune, ultimi proprietari dell'edificio, e fondo Invimit che nel 2015 ha bandito un concorso di idee per trovare una nuova configurazione all'ex Manifattura Tabacchi.

Nel 2015 grazie al bando ANCI "Giovani RigenereAzioni Creative" - Avviso Pubblico per la presentazione di proposte progettuali di sviluppo della creatività giovanile per la rigenerazione urbana, il Comune ha individuato nell'ex scuola media Melo da Bari, collocata nel quartiere Libertà ed ormai abbandonata, un potenziale contenitore culturale. Grazie ad un processo di progettazione partecipata nasce Spazio 13 un hub creativo giovanile, un *learning centre* ovvero un centro di apprendimento innovativo al servizio del quartiere. Spazio 13 occupa il primo e il secondo piano dell'edificio (al piano terra il Comune ha insediato uno spazio ludico per l'infanzia) suddivisi in 5 aree funzionali: coordinamento e co-progettazione; laboratori di didattica informale (progettazione architettonica/design, fotografia, start-up di impresa, comunicazione digitale); spazi specializzati (fablab, falegnameria per auto recupero, produzione audio/video, sala prove e registrazione musica, stampa fotografica, aula informatica); spazi di collaborazione; spazi sociali (public library, sala eventi e public talking). Il target di questi servizi e attività sono i giovani tra i 16 e i 35 anni, come richiesto dal bando ANCI.

Nel 2013 grazie al bando Bollenti Spiriti la sede di un autosilo e mercato coperto su via Crispi, mai entrato in funzione, viene riconvertita in un Laboratorio Urbano sede di sale prova e concerti, di una libreria indipendente, di laboratori fablab e di una ciclofficina. Uno spazio dove si svolgono

eventi culturali, concerti, feste e convegni. I soggetti promotori sono un insieme di associazioni che operano sul territorio nel campo musicale, cinematografico, artistico, digitale e sociale (Bass Culture, Dinamo film, La Scuola Open Source, Blu Satùro, Cicli Selvaggi).

Nel 2014 un gruppo di giovani attivisti del territorio riscoprono l'Arena Moderno, storico cinema all'aperto inaugurato nel 1951 in via Napoli ed in disuso dagli anni '80. Il collettivo L'Armata Brancaleone ha deciso di restituire questo spazio al Libertà e ai suoi abitanti nella sua antica funzione: riqualificato, grazie all'intervento di artisti ma anche grazie ai cittadini che hanno donato sedie e manufatti, il cinema ha riaperto le porte al quartiere con una programmazione per ora estiva. L'intento è quello di ridurre le barriere economiche e sociali di accesso alla cultura e creare un nuovo luogo di incontro, dibattito e socializzazione che sia un punto di riferimento per il quartiere e per l'intera città⁷.

Se considerati singolarmente questi progetti non sono sufficienti a rigenerare in profondità il tessuto urbano, economico e sociale del quartiere. Sono enclave immerse in una realtà marginale e a rischio secondo differenti punti di vista. Il *trait d'union* tra i vari interventi, ciò che li mette a sistema e che rende veramente efficace la rigenerazione urbana è lo spazio pubblico. Lo spazio pubblico si percorre per spostarsi da un polo culturale all'altro, è il luogo dove si stringono i rapporti che permettono la nascita di quelle reti civiche che costituiscono poi il capitale sociale, è occasione di creazione di micro-economie legate al commercio.

Per rendere concreta la rigenerazione del quartiere il Comune di Bari ha scelto di dedicare un'importante quota del finanziamento vinto con la partecipazione del Bando Periferie⁸ al progetto per gli spazi pubblici del Libertà. Le azioni perseguite con la partecipazione al bando hanno come obiettivo: la valorizzazione dello spazio pubblico aperto per l'innalzamento della sua valenza ecologica e per il miglioramento della qualità architettonica e urbana; l'incremento dell'accessibilità grazie all'integrazione tra l'infrastruttura ferroviaria metropolitana e lo spazio urbano; il potenziamento della trama viaria orientata alla sua fruizione quale spazio pubblico. Le opere consistono nello specifico nella mitigazione del traffico veicolare; nell'incremento del greening urbano; nel ridisegno dello spazio aperto in relazione alla possibile riattivazione dei piani terra in sottoutilizzo o abbandono o per un uso più intensivo da parte degli abitanti che garantisca un maggiore presidio territoriale e quindi più sicurezza urbana.

L'intervento sugli spazi pubblici del quartiere Libertà si compone di 5 progetti: la riqualificazione e la pedonalizzazione di Piazza Redentore e di piazza Disfida di Barletta; il progetto per il nuovo Parco urbano nel sito dell'ex Gasometro; opere di sistemazione di Corso Mazzini e Via Ettore Fieramosca

e opere di moderazione del traffico e rifacimento delle aree pedonali di via Dante. Questi interventi hanno come target i luoghi più significativi del quartiere (come ad esempio le piazze Redentore e Disfida di Barletta) e mirano a incrementare, con il progetto del parco dell'ex Gasometro, la quota di verde e spazi ecologici che sono carenti in città e regolamentano il traffico restituendo una buona parte di aree pedonali al quartiere.

La visione strategica progettuale è unitaria e in questo quadro di implementazione degli spazi pubblici l'opera di risistemazione di Corso Mazzini e via Fieramosca creano un collegamento tra i nuovi poli culturali e i nuovi spazi pubblici, tra i servizi di quartiere e le prossime attività commerciali. Il progetto per la riqualificazione di queste due importanti arterie stradali e degli spazi pubblici ad esse connesse è ad opera dello studio Small di Bari e al quale chi scrive ha collaborato. Da Spazio 13 sarà possibile raggiungere il parco urbano dell'ex Gasometro o l'Officina degli Esordi attraversando il nuovo *boulevard* giardino di Corso Mazzini, dove attualmente i viali alberati sono occupati da parcheggi non regolamentati al cui posto ci saranno nuove sedute, playground dedicati alla socializzazione e alle attività ludiche per ogni fascia d'età. Infatti sul lato sud di Corso Mazzini, prospiciente il liceo Bianchi Dottula, è previsto il progetto di uno skatepark per la pratica di nuovi sport urbani e spazio dedicato ad un'utenza prevalentemente giovanile, mentre sul lato nord ci sarà un campo di bocce con spalti per gli spettatori. Tavoli da gioco e per il ping-pong, oltre che una serie di pensiline progettate su misura per accogliere *city users* nello spazio pubblico anche durante i mesi più caldi, fanno parte di un redesign di questa zona della città.

Sul lato nord dell'ex Manifattura Tabacchi via Nicolai sarà risistemata con nuova pavimentazione, sedute e ampliamento dei marciapiedi. Il nuovo *food market* sarà collegato alla piazza Disfida di Barletta tramite via Fieramosca per la quale si prevede una risistemazione tramite tecniche di *traffic calming* per aumentare la sicurezza dei pedoni e rifacimento dei marciapiedi. Percorrendo questa stessa via sarà possibile fermarsi in Piazza de Nicola dove le nuove sedute progettate in modo da ospitare nuove alberature, favoriranno la socializzazione in tutti i periodi dell'anno.



Mapa degli interventi di rigenerazione urbana sul Libertà

Tutte le pratiche di rigenerazione urbana confluiscono nello spazio pubblico contaminandosi ed integrandosi nello spazio di vita delle persone. Solo così possiamo pensare di affinare i processi progettuali che riguardano le nostre città, rendendole più inclusive, democratiche e capaci di promuovere una condizione di benessere diffuso tra tutti i cittadini ricordandoci anche che l'estetica dello spazio urbano è un diritto di tutti e non un lusso a pannaggio di determinate classi sociali.

Note

1. Leonardi R., Nanetti Y. R. (2008), *La sfida di Napoli – Capitale sociale, sviluppo e sicurezza*. Milano: Guerini e Associati.
2. Boria J. (1998), *Citizenship and Public Space*, published in *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern*.
3. Bellaviti P. (2008), *Benessere urbano. Approcci, metodi e pratiche per sostenere la capacità di "stare bene" nello spazio urbano*, (a cura di), Territorio n. 47
4. Cremaschi M. (2008), *Tecniche di resistenza all'erosione dello spazio pubblico*, pubblicato in *Espàcio publico, sociabilidad y Espacio de ciudadanía*.
5. Iovino G. (2016), *Spazio pubblico e mobilitazioni locali nei processi di rigenerazione urbana* pubblicato in *Spunti di geografia del sociale: Emanuele Paratore*.
6. Pagan R. (2015), *Rigenerazione urbana e percorsi di innovazione* pubblicato su *Techne 10/2015*
7. https://issuu.com/expostmoderno/docs/report_2017_per_fb.ppt
8. Presidenza del Consiglio dei Ministri, (2016), *Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*

Bibliografia

- Amendola G. (1997), *La città postmoderna*, Editori Laterza, Bari
- Bellaviti P. (2008) *Benessere urbano. Approcci, metodi e pratiche per sostenere la capacità di "stare bene" nello spazio urbano*, (a cura di), Territorio n. 47
- J. Boria (1998), *Citizenship and Public Space*, published in *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern*
- Carmona, M., & Tiesdell, S. (2007). *Urban design reader*. Boston, MA: Architectural Press
- M. Cremaschi (2008), *Tecniche di resistenza all'erosione dello spazio pubblico*, pubblicato in *Espàcio publico, sociabilidad y Espacio de ciudadanía*
- Iovino G (2016), *Spazio pubblico e mobilitazioni locali nei processi di rigenerazione urbana* pubblicato in *Spunti di geografia del sociale: Emanuele Paratore*
- Leonardi R., Nanetti Y.R. (1998), *La sfida di Napoli – Capitale sociale, sviluppo e sicurezza*, Guerini e Associati, Milano.
- Scott A.J. (2014), *Beyond the Creative City: Cognitive–Cultural Capitalism and the New Urbanism*, Regional Studies
- Scott, A. J. (2010): 'Cultural economy and the creative field of the city', *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 92 (2): 115–130.

*Architetta, master in Urban Regeneration and Management

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Il contemporaneo rigenera l'antico: un progetto per Chieti Alta

Luca Petruccioli*

Abstract

The city of High Chieti is rich of a very important but undervalued archaeological heritage. Its morphology is that inherited from history, weighed by peripheral densities that haven't altered the original urban layout. The site is rich of important assets and this wealth is preserved today with specific solutions; on this basis, the author aims to provide the results of a design experience through his thesis work.

Parole chiave: archeologia, riuso, rigenerazione, progetto urbano, città sotterranea

Keywords: archeology, reuse, regeneration, urban project, underground city

La città di Chieti Alta, arroccata sulla sommità di un colle, tra le valli del Pescara e dell'Alento, è permeata di un patrimonio archeologico e architettonico molto importante ma per troppo tempo sottovalutato. Nel corso del I secolo a.C. ebbe ordinamenti municipali che portarono alla sistemazione urbanistica a pianta ortogonale ancora visibile soprattutto nel rione Civitella. È in questo periodo, inoltre, che Teate si arricchì di templi e di edifici pubblici di grande rilevanza nonché di una rete idrica efficientissima. La città infatti si trovò sempre alle prese con il problema dell'approvvigionamento idrico a causa della natura tufacea e arenaria del colle, portando inevitabilmente all'assenza totale di qualsiasi sorgente di acqua nel sottosuolo. I numerosi scavi eseguiti a Chieti e negli altri centri urbani vicini nel corso del XX secolo hanno dimostrato che il problema dell'acqua potabile era sentito in tutto il territorio limitrofo avente una natura geologica simile. Nel corso di lavori per la manutenzione della rete viaria e per il rifacimento di alcuni vecchi edifici, infatti, sono venute alla luce tipiche costruzioni che sono risultate poi essere cisterne, concamerazioni e gallerie per il convogliamento delle acque. «Alcune di queste si trovano ad un'elevata profondità, altre affiorano in superficie, a livello del terreno e hanno dimensioni variabili; la loro funzione era quella di raccogliere acqua piovana per conservarla a temperatura costante in ogni stagione, sempre fresca, limpida e potabile. Al momento attuale, di tutte queste opere

destinate all'approvvigionamento idrico restano numerosi esempi. Sono costruzioni sotterranee in calcestruzzo a getto che, per la loro solidità, hanno sfidato i tempi giungendo fino a noi perfettamente integre e spesso ancora funzionanti».¹

Alla luce di questo, la città alta dovrebbe rafforzare la sua identità specifica di città della cultura e dell'archeologia candidandosi a diventare una piccola capitale culturale medio-adriatica. La sua morfologia è sostanzialmente quella ereditata dalla storia, appesantita da addensamenti periferici del dopoguerra che però non hanno alterato eccessivamente l'impianto urbano originario. Il sito storico, frequentato fin dall'epoca protostorica, è ricco di rilevanti valori patrimoniali, espressione in particolare dell'antica presenza dei Marrucini e della Teate Romana. Questa ricchezza è conservata oggi con soluzioni frammentarie, puntuali, poco adatte a valorizzare il grande potenziale esistente, sia sotto il profilo della riconoscibilità identitaria che dell'attrattività turistica.

All'evidente stato di sottoutilizzo e di degrado degli spazi urbani, infatti, si associa la scarsa vitalità della città che è causata dallo spopolamento da parte dei giovani e degli studenti: nonostante Chieti sia conosciuta a livello nazionale come città universitaria, non risente positivamente di questo fattore, soprattutto perché il Campus è collocato nella piana e quindi il centro storico risulta estraneo ai flussi degli studenti, che si muovono prevalentemente tra Chieti Scalo e Pescara. Questo aspetto diventa centrale nella costruzione della strategia progettuale perché oltre a documentare e a mettere in valore il patrimonio urbano, tra le principali azioni da mettere in campo vi è la necessità di ricollocare all'interno del tessuto storico attività universitarie connesse al Foro dell'Archeologia. L'introduzione degli studenti come nuovi abitanti del centro storico si fa volano non solo per l'innescare di un processo di riqualificazione fisica della città, ma anche per la gestione degli spazi e il conferimento di maggiore vitalità urbana nell'ordinario.

Questa riflessione scaturisce dal progetto di tesi dell'autore realizzato nel Dipartimento di Architettura di Pescara, nel Laboratorio di Composizione Architettonica "Architettura Vacanti", proff. P. Misino, V. Fabietti, M. Manigrasso. L'idea alla base della proposta è che il complesso palinsesto su cui è costruita la città, stratificata nelle diverse epoche storiche, diventi visibile e patrimonio tangibile per gli abitanti e i turisti. Il progetto si pone come traccia per documentare e riqualificare la sintassi tra le epoche storiche, rivelando l'invisibile e connettendolo alla città visibile.

Il progetto interpreta la riqualificazione di Corso Marrucino come ipertesto di accesso ai diversi elementi di valore e archeologici (Teatro Romano, Templi Romani, Terme Romane, Cisterne delle Terme Romane, Cisterna in Via Gizzi/Tecta, Edificio ipogeo sotto il Palazzo della Provincia,

Museo archeologico de “La Civitella”, Museo sotto il Palazzo della Provincia, Museo archeologico nazionale d’Abruzzo “Villa Frigerj”, Ex Caserma Bucciante, Ex Istituto SS. Maddalena, Ex Conservatorio SS.Rosario, Ex Caserma Pierantoni, Ex Caserma Berardi) anche grazie all’installazione di *gates* di accesso, come link per scendere e fruire la città invisibile, costruendo una rete capace di investire luoghi fondamentali della parte sotterranea della città, legati innanzitutto alla questione idrica, come le cisterne e le terme.

Fig. 1 Sistema delle risorse archeologiche

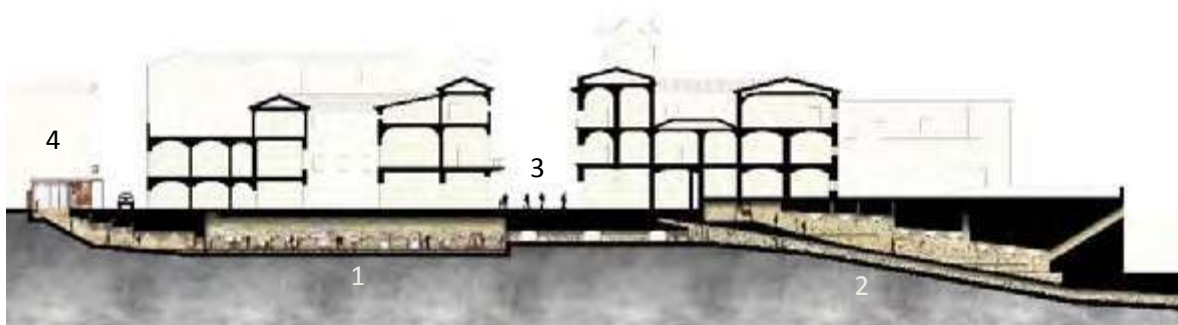


Cuore dell’intero sistema, da cui parte l’itinerario di visita sotterraneo, è la via Tecta, «sistema idrico a due livelli sovrapposti formato da galleria inferiore, dell’altezza variabile da m 1,20 a m 1,80, e galleria superiore, gradonata nella volta a botte, dell’altezza variabile da m 3,10 a m 4,50»², ben restaurata ma pressocchè “nascosta” nei sotterranei del Palazzo de’ Mayo. «La via Tecta si trova a circa 6 m di profondità al di sotto del piano stradale, a 306 m s.l.m., è realizzata in trincea [...]. Il percorso ipogeo si estende per circa 90 m complessivi, considerando anche l’estensione del cunicolo sottostante e ad esso collegato, con uno specus a sezione rettangolare, con le pareti

rivestite in opus reticulatum e con volta a botte. Il condotto acquedottistico, realizzato in traforo, costituiva il canale di eduazione dell'ampia cisterna romana posta sotto l'attuale via Gizzi, presso il palazzo Sanità – Toppi. La cisterna a camere parallele comunicanti, così come il condotto, sono inseriti in sabbie databili tra il pliocene superiore ed il pleistocene inferiore ed è in calcestruzzo a pianta rettangolare con un muro divisorio in laterizi che separa due ampi ambienti comunicanti tra loro per mezzo di dieci grandi arcate. Le volte della cisterna sono a botte a sesto ribassato, nelle quali vi sono *putei*, fori, per il passaggio delle acque piovane. Le dimensioni della cisterna risultano essere di 37,65 m di lunghezza e di 9 m di larghezza, con un'altezza di circa 5 m, per 323 m² ed una cubatura di 1000 m³, ed essa poteva contenere circa 800 m³ di acqua.»³

L'intero complesso, costituito dalla cisterna, la via Tecta e il condotto acquedottistico (fig.1) è disposto perpendicolarmente rispetto all'attuale tracciato del Corso Marrucino, ma non perfettamente ortogonale; tale sistema idrico era situato in un punto nevralgico dell'antica Teate, dato che nella stessa area erano presenti il foro di epoca romana, la zona sacra del santuario del Pozzo con quattro tempietti, di cui oggi ne sono pervenuti solamente due e l'innesto del tratto urbano della strada consolare romana Claudia – Valeria.

Fig.2 Sezione di progetto: cisterna romana Via Gizzi / Via "Tecta"



1. Cisterna romana Via Gizzi
2. Via Tecta superiore – inferiore (acquedotto)
3. Corso Marrucino
4. Gate di progetto per l'accesso alla quota archeologica

L'acquedotto romano proseguiva poi in direzione sud-est e con molta probabilità era connesso alle grandi cisterne che alimentavano le terme romane, anch'esse in calcestruzzo a nove camere parallele comunicanti e a pianta rettangolare di oltre 60 m di lunghezza per 14 m di larghezza, con le pareti ricoperte di intonaco impermeabilizzante e dotata di volte a botte nella quale si aprono dei fori circolari per l'aerazione e l'attingimento.

Il progetto mira a ricostruire il sistema circolatorio, mettendo in valore la rete delle cisterne e degli acquedotti sotterranei. Di questa rete faranno parte le connessioni pedonali che devono svilupparsi in parte in superficie, a causa dell'occupazione di suolo operata dalle massicce costruzioni degli anni '60 e '70, in parte in sotterranea, con la connessione che, grazie a una passerella in acciaio cor-ten, attraversa la grande cisterna, diventando sistema di camminamento per la visita alle Terme Romane (fig. 3 – 4).

Fig. 3 Sezione di progetto longitudinale: Terme Romane



Fig. 4 Sezione di progetto trasversale: Terme Romane



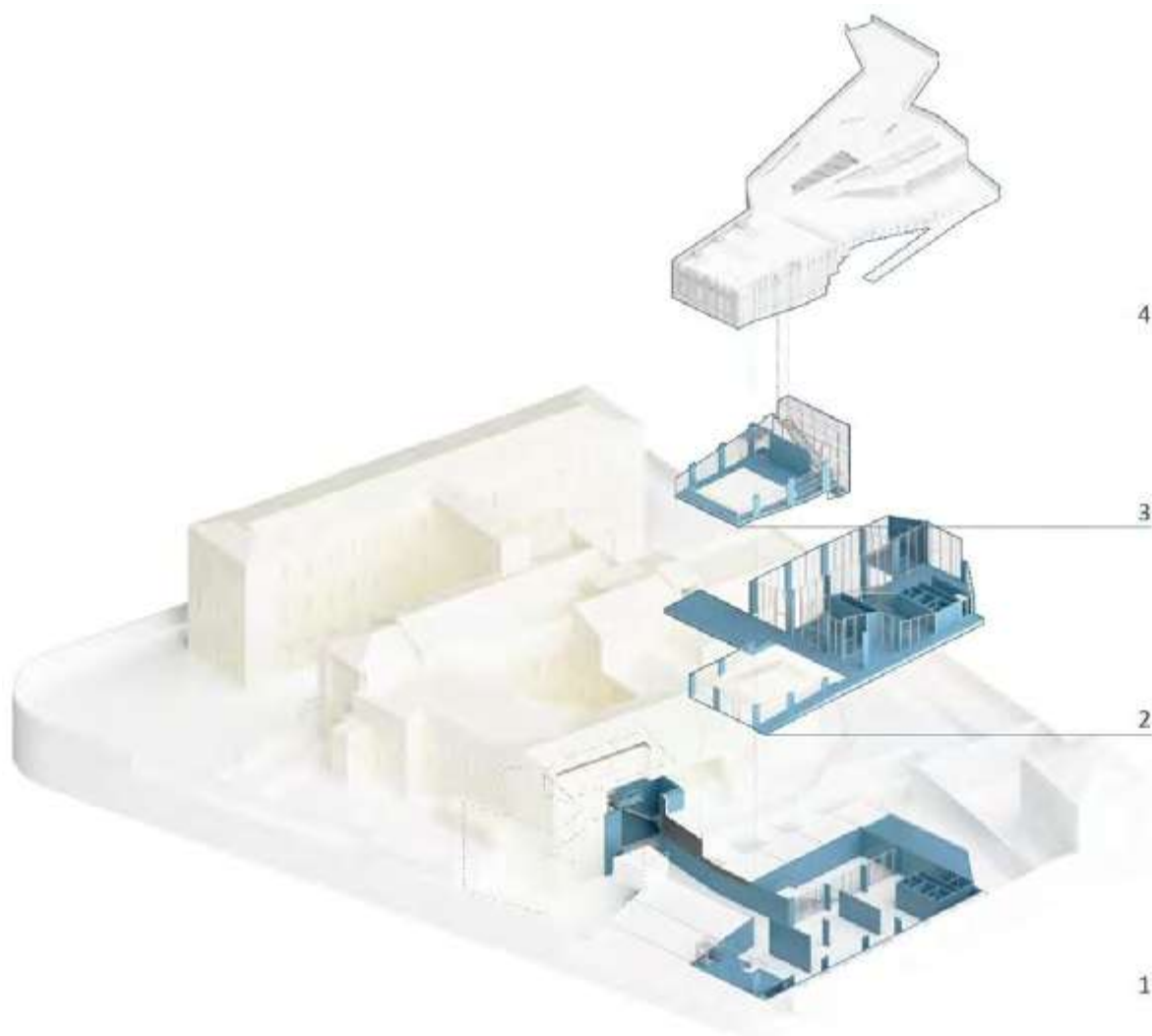
1. Gate di progetto per l'accesso alla quota archeologica
2. Cisterna delle Terme Romane
3. Via Terme Romane
4. Copertura Apodyterium
5. Belvedere
6. Sala proiezioni delle Terme Romane

Dopo aver indagato le possibilità di accedere alla quota archeologica, avanzando proposte di riqualificazione dell'intero sistema ad essa connesso, il progetto si concentra sull'Ex Caserma Bucciante, edificio che nasce come convento intorno al 1400 e vacante dal 2012, anno della chiusura del Centro di Medicina Legale, con il conseguente avvio del passaggio all'Agenzia del demanio. L'edificio, immerso all'interno della Villa Comunale e contornato al suo interno da piante di alto fusto che costituiscono un'unità inscindibile con il patrimonio arboreo del sito in esame, merita di diventare la cabina di regia dell'intero sistema proposto. Il progetto si traduce essenzialmente nel recupero del corpo di fabbrica principale e nella realizzazione di nuova volumetria a sostituzione di una serie di manufatti per i quali è prevista la demolizione, come da piano regolatore: in particolare si tratta di 4 piccoli edifici scollegati tra loro e realizzati in epoca relativamente recente per l'introduzione di funzioni a supporto dell'ospedale militare (obitorio, alloggi per militari, etc.).

L'idea che rinnova il complesso è che il Dipartimento di Archeologia, oggi presente a Chieti Scalo, all'interno del Campus Universitario, potrebbe spostarsi e trovare nuova collocazione – in coerenza con l'intero sistema proposto – proprio in questo nuovo polo culturale. Mentre la fabbrica esistente è destinata ad ospitare oltre al Dipartimento di Archeologia anche la nuova sede del MIBACT (attualmente in Via degli Agostiniani), la biblioteca provinciale, alloggi temporanei per i ricercatori, spazi espositivi per artisti contemporanei e spazi per il coworking, nel nuovo volume si propone un centro di ricerca per il restauro archeologico con laboratori, archivi, biblio/mediateca tematica, sala conferenze, etc.

Ma quello che caratterizza fortemente il senso di questo nuovo innesto – connesso all'edificio preesistente ad una quota ipogea che assume la funzione di galleria espositiva dei manufatti archeologici – è che il volume si presenta come emergere dal suolo, nello spazio pertinenziale, e svilupparsi in altezza risarcendo uno scarto di 4 metri dal livello della strada in corrispondenza dell'accesso alla Villa Comunale (fig. 5). Ne risulta, dunque, un flusso continuo di percorsi tra spazi esterni ed interni, tra preesistenza e nuova volumetria, tra attività specialistiche e un sistema espositivo che organizza gli spazi pubblici su più livelli, immergendo i fruitori in una realtà dinamica, intrisa di storia e contemporaneità, continuando le modificazioni di un palinsesto provvisorio, tra cancellazioni e riscritture.

Fig. 5 Esploso assometrico Ex Caserma Bucciante / Centro di ricerca



1. LIVELLO -1: archivio, biblio – mediateca, galleria espositiva
2. LIVELLO 0: spazio pubblico, area ristoro, area relax, laboratori di restauro
3. LIVELLO 1: sala conferenze
4. LIVELLO 2: spazio pubblico

¹ Arturo De Martiis, Gabriele Obletter, Alessandro Rapposelli (1976), *Rete idrica e cisterne romane teatine*, Marchionne – Chieti

² Giovanni Masciarelli, *Notiziario Speleo Club – Chieti (2006), Attività di rilievo Cisterna Via Gizzi – Gallerie ipogee Palazzo de' Mayo*, pag. 21

³ Marida De Menna, *Notiziario Speleo Club – Chieti (2006), Il sistema idrico-viario della Teate Romana e la galleria ipogea della Via Tecta*, pag. 7-9

Bibliografia

Arturo De Martiis, Gabriele Obletter, Alessandro Rapposelli (1976), *Rete idrica e cisterne romane teatine*.
Marchionne - Chieti

Giovanni Masciarelli, Notiziario Speleo Club – Chieti (2006), *Attività di rilievo Cisterna Via Gizzi – Gallerie ipogee Palazzo de' Mayo*.

Marida De Menna, Notiziario Speleo Club – Chieti (2006). *Il sistema idrico-viario della Teate Romana e la galleria ipogea della Via Tecta*.

*Architetto

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Il recupero del complesso monumentale dei Chiostri di S. Pietro. Il “non finito” come strategia di rigenerazione

Andrea Zamboni *

Abstract

The project regarded the restoration of Cloisters of St. Peter, the most valuable monumental complex in the city of Reggio Emilia, strengthening its strategic cultural vocation of international relevance. It's an intervention to give new life to the monumental complex searching for a balanced relationship between ancient and contemporary, between rediscovering spaces by stimulating new relationships and establishing new compatible uses, with attention also to the social role of urban regeneration.

Parole chiave: patrimonio, rigenerazione, urbana, innovazione, sociale

Keywords: heritage, urban, regeneration, social, innovation

Una lettura ormai obsoleta delle nostre città contrappone i centri storici, luogo della conservazione, alle periferie, luogo di una più arbitraria sostituzione edilizia nei migliore dei casi. Capita raramente di poter condurre un progetto che racchiuda allo stesso tempo, in luoghi centrali di una città, la complessità dell'intervento conservativo assieme alla sfida della sostituzione edilizia e a quella della riscoperta di uno spazio pubblico. E' pertanto un caso inusuale quello che di seguito racconto e nel quale mi sono trovato, in qualità di progettista e direttore dei lavori, ad affrontare la sfida di un intervento ambizioso per una committenza pubblica insolitamente coraggiosa, tentando di rispondere operativamente anche a questioni metodologiche più generali. La sfida si è innestata sulla particolare natura dell'oggetto del recupero, un antico monastero inutilizzato da secoli in quanto tale ed un tempo luogo protettivo e circoscritto all'interno dei suoi chiostri, per propria natura spazi introversi e destinati ad una fruizione interna di pochi, con l'obiettivo al contrario di riaprirlo e restituirlo alla città e alla pubblica fruizione senza snaturarne i suoi aspetti salienti.

L'intervento ha riguardato il recupero dei Chiostri benedettini di San Pietro, il più straordinario complesso monumentale della città di Reggio Emilia. Come area militare poi dismessa, questo luogo ha rappresentato una zona inaccessibile nel cuore della città storica fino al momento della riscoperta per eventi sporadici come il festival Fotografia Europea. Con l'obiettivo di

rafforzarne la vocazione culturale strategica, il recupero del complesso, avviato alla fine del 2017 e completato nel marzo del 2019, è stato finanziato con fondi europei tramite il programma regionale POR-FESR Asse 6 “Città attrattive e partecipate” con l’obiettivo di restituirlo a pieno come polo culturale-innovativo di rilievo internazionale. Il progetto ha coinvolto in un’unica operazione tre interventi strettamente correlati: il completamento del restauro conservativo del corpo monumentale rinascimentale, attribuito alla mano di Giulio Romano, per restituirlo alla pubblica fruizione come principale contenitore culturale della città; la rigenerazione urbana attraverso la demolizione dei retrostanti corpi minori e la ricostruzione sul sedime del nuovo fabbricato dei Laboratori Aperti Urbani, in stretta relazione gestionale con il complesso monumentale e in continuità funzionale con l’adiacente fabbricato dell’antica Scuderia, anch’essa restaurata come parte integrante dei Laboratori; la riqualificazione degli spazi cortilivi che insistono tra i fabbricati, riscoprendone il ruolo di attraversamento urbano, di spazio di relazione, di luogo nuovamente restituito alla città. L’intervento ha coinvolto inoltre il restauro delle facciate dell’adiacente Caserma Taddei che affacciano sulle aree esterne del complesso monumentale.

Il recupero del corpo monumentale è stato condotto attraverso il completamento del restauro conservativo e l’adeguamento della dotazione funzionale per una fruizione culturale di eccellenza. In questo caso il vincolo posto dalla Soprintendenza non era solo di natura tutelativa ma anche operativa, dal momento che il cantiere ha portato avanti, rispetto al corpo monumentale, quello precedentemente condotto dalla Soprintendenza stessa e interrotto diversi anni prima, ponendo quindi dei vincoli, anche tecnici ed impiantistici, che hanno condizionato il progetto di restauro, che lo riprende e lo porta a compimento. Vista la natura del complesso, e l’attribuzione del Chiostro Grande da parte di Bruno Adorni alla mano di Giulio Romano, ma anche per la complessità di questo edificio straordinario che testimonia, tra il chiostro grande e quello piccolo, un momento di incredibile vicinità della architettura monastica e benedettina, il nostro operato tra progetto e cantiere è stato condotto con i guanti di velluto e con il massimo rigore. Ne è un esempio la metodologia utilizzata nel Chiostro Piccolo, il primo spazio che si scopre accedendo nella parte monumentale ed il più antico, dove ha prevalso la logica del mantenimento delle tracce del tempo anche nella pavimentazione in cotto, andandolo ad integrare in modo puntuale con piastrelle di recupero e lasciando i segni della consumazione dei materiali. Nel Chiostro Grande invece, della cui pavimentazione non era rimasta traccia se non nelle foto antiche, si è posato un cotto di foggia e di produzione all’antica.

Concettualmente il progetto ha mantenuto in filigrana non solo i segni delle trasformazioni che il complesso ha subito nel tempo, evitando di riportarlo ad una condizione falsamente originaria

ed oggi irripetibile, ma anche il carattere di non finito che i secoli ci hanno restituito, condizione che il progetto ha fatto propria. Ne è una chiara espressione l'affiorare della parte basamentale alla quota ribassata del Chiostro grande, oggetto di un dibattito tra gli storici su quale fosse la quota del pavimento nel progetto originario, in merito al quale mancano documenti attendibili. Tale spazio oggi ci restituisce in maniera del tutto naturale, senza forzare la lettura storico-critica di un completamento mai avvenuto e certamente interrotto come dimostrano i segni nel bugnato vistosamente leggibili nelle parti basamentali, la condizione ideale di un'arena o una cavea naturale ribassata rispetto al portico del Chiostro grande, posta alla stessa quota delle aree cortilive retrostanti. Tale condizione ne permette non solo una fruizione in collegamento con gli spazi esterni, ma anche un utilizzo privilegiato per eventi, situazione che il progetto ha valorizzato ed enfatizzato anche in relazione alla scelta della pavimentazione. Il progetto ha poi scelto marcatamente di rivelare il non finito anche nella finitura muraria della parte basamentale, lasciando in filigrana sotto una velatura di calce tutte le tracce delle trasformazioni stratificatesi.

Risulta evidente, oltre al non finito in senso altimetrico di cui la parte basamentale del Chiostro grande è chiara testimonianza, il non finito in senso planimetrico, poichè evidentemente il complesso era destinato ad un ampliamento verso est, come dimostra chiaramente lo stato attuale della grande parete che delimita il corpo monumentale rispetto alle aree retrostanti, a tutti gli effetti un fronte non finito con bucatore pronte ad essere riaperte al momento di ampliare i corridoi a servizio delle future celle. Del resto non si spiega altrimenti la grande dimensione del Chiostro Grande rispetto al ridotto numero di locali presenti solo nell'ala ovest e nord. Questo aspetto di non finito ha consentito concettualmente e metodologicamente di considerare lo spazio retrostante come autonomo rispetto al monastero, con il quale pure mantiene grazie alla quota ribassata del Chiostro Grande un rapporto diretto. Tale rapporto viene rimarcato dall'unica apertura che dalla quota del piano rialzato affaccia sulle aree cortilive, verso l'edificio dei laboratori e verso la Scuderia, consentendo di percepire i muri di cinta che un tempo delimitavano le aree retrostanti e produttive del monastero, oggi recuperate riscoprendone la tessitura muraria di fattura antica protetta con una velatura a grassello di calce.

Un tempo la costruzione delle grandi "fabbriche" durava secoli e andava abitualmente oltre la vita terrena dei loro ideatori o costruttori. Erano in un certo senso entità dinamiche che in parte lasciavano in eredità alle generazioni successive e ai custodi di tali complessi ampie porzioni di non finito rispetto alle quali dovevano proseguire l'operato, adeguandoli perennemente alle trasformazioni che il fabbricato richiedeva. Risulterebbe errato immaginare tali fabbriche, laddove ci sono consegnate dalla storia con le molteplici trasformazioni che hanno subito, come entità

staticamente congelate in un'epoca o con le lancette ferme ad uno stadio "originario" di cui non restano tracce perché mai completato, per il continuo protrarsi e sovrapporsi di azioni di trasformazione nel tempo. I Chiostri di San Pietro ricalcano la casistica di altri complessi coevi e di grandi dimensioni, in parte mostrando il non finito e in parte segni di trasformazioni stratificate che vanno interpretati con attenzione. Il progetto ha accolto e fatto proprie entrambe le situazioni, intervenendo anche laddove vi erano elementi funzionali mancanti che richiedevano scelte e materiali metodologicamente coerenti con il fabbricato. Lo sforzo maggiore è stato verso la ricerca di un equilibrato rapporto tra i materiali nuovamente inseriti e quelli attentamente restaurati. Le porte e i carter che alloggiavano i ventilconvettori, unici interventi in chiave contemporanea, sono chiaramente riconoscibili seppure con una coerenza materica e cromatica con i restanti materiali e finiture. Sono realizzati in ottone brunito e dialogano a distanza, come elementi che ammiccano ai materiali antichi, e come tali invecchieranno prendendo la patina del tempo e dell'usura. Tra le parti riscoperte, certamente quella più importante è stata la riapertura dell'ultimo rampante del vano della scala seicentesca, rimasto inglobato con funzione di deposito dalla parte dell'adiacente chiesa di San Pietro al momento della separazione tra il monastero e la sua chiesa. Questa operazione ha consentito di evitare la realizzazione di corpi scala incongrui ed esterni, andando a completare l'intero scalone e restituendo lo spazio del cortiletto tra il monastero e la chiesa, prima inaccessibile ed oggi riaperto a lato del corridoio. Si è inoltre intervenuto sui collegamenti verticali, realizzando un ascensore che collega tutti i livelli dell'antico monastero a partire dal piano seminterrato. Quest'ultimo è stato riaperto al pubblico e qui sono stati realizzati il nuovo blocco dei servizi igienici e i locali impianti alloggiati all'interno di spazi posti sul fianco del corridoio corrispondente al loggiato soprastante.

I *Laboratori Aperti Urbani* rappresentano la "macchina" gestionale del complesso, aspetto enfatizzato dalla forma architettonica e dall'emergere nella copertura inclinata dei volumi tecnici a servizio anche del corpo monumentale. Il nuovo edificio, ad un solo piano con ballatoio, definisce il completamento e la chiusura a nord del complesso monumentale, rappresentando idealmente il limite ed il bordo verso la città novecentesca che si trova alle spalle. Concepito come sequenza di tre grandi spazi seriali, è improntato alla massima flessibilità interna anche in relazione agli spazi esterni e ai cortiletti che favoriscono la ventilazione naturale passante. La facciata sud consente il massimo apporto dell'illuminazione naturale controllata attraverso una sistema in policarbonato e listelli di legno, da cui emergono le testate dei setti in calcestruzzo per denunciare la scansione degli spazi interni. Tutte le strutture murarie sono in calcestruzzo bianco dilavato e lasciato a vista. La vetrata che corre per tutta la lunghezza dei laboratori consente la vista ininterrotta del muro

perimetrale dell'antico monastero ed esclude la vista della parte superiore, come a sottolineare un ambito protetto e racchiuso nel cuore della città. L'aspetto seriale, la nuda struttura, il ritmo della facciata nella ripetizione dei suoi elementi e nell'interrompersi dei listelli all'emergere della testa delle travi, la contrapposizione tra superfici più o meno materiche, tutto questo concorre a richiamare un dialogo a distanza con l'ordine monumentale dell'edificio antico e la sua parte basamentale non finita¹.

Il recupero dell'antica Scuderia, posta sul lato terminale delle aree cortilive in direzione est, è stato condotto con gli stessi criteri. Anticamente Adibito al ricovero dei cavalli, è stato oggetto di molteplici trasformazioni nel tempo che tuttavia ne hanno conservato il carattere originario. Rimane ed è stato recuperato lo spazio voltato interno al pianterreno e si è riscoperta la spazialità unitaria del piano superiore, recuperandone la copertura lignea in parte restaurata e in parte ricostruita. Nelle facciate l'intervento ha riscoperto le bucatore originarie, rimarcate al pianterreno con imbotti metallici, e l'antica tessitura muraria trattata con una velatura a calce che consente di leggere il paramento murario e le sue "cicatrici". L'obiettivo è stato anche quello di ricercare un'equilibrata relazione tra antico e contemporaneo attraverso un dialogo materico con l'adiacente calcestruzzo dilavato dei Laboratori. In testa al fabbricato e nel punto in cui converge con l'edificio dei Laboratori, si è riscoperto l'antico cortiletto un tempo murato tra fabbricati e il più antico muro che originariamente cingeva il bordo esterno delle aree retrostanti del monastero, oggi fulcro visivo dei portali interni che definiscono i tre spazi seriali dei Laboratori.

Il progetto si è completato con il recupero delle aree cortilive come nuovi spazi pubblici restituiti alla città, precedentemente piazzali asfaltati e spazi di risulta derivanti dal prolungato utilizzo dell'intero complesso come caserma militare. La definizione dei nuovi spazi pubblici si è raggiunta non solo attraverso la riscoperta dei collegamenti tra il corpo monumentale, la scuderia e le aree retrostanti, ma anche attraverso la piantumazione di grandi alberature (platani adulti) e la realizzazione di un sistema di illuminazione che contribuiscono assieme a definire gli ambiti recuperati, mentre la nuova pavimentazione in calcestre rimarca la continuità dello spazio pubblico. Come un suolo naturale da cui emergono gli edifici, questa trova il suo culmine nel Chiostro Grande, senza vincolare in alcun punto l'utilizzo degli spazi per ogni tipo di eventi. La pavimentazione è il risultato di una miscela di frantumato di cava con materiale di provenienza locale che dona una

¹ È un richiamo ad alcuni aspetti pratici e teorici che troviamo nel saggio di José Ignacio Linazasoro "La memoria dell'ordine. Paradossi dell'architettura moderna" nel quale l'autore ricerca un principio di legittimità atemporale per l'architettura, anche nell'attuale condizione di frammentarietà, alla ricerca di un ordine perduto.

colorazione nocciola. La sua resistenza ne consente la carrabilità in via eccezionale per il carico e scarico legato agli eventi che si tengono negli spazi esterni, fermo restando che il complesso nella sua interezza è concepito per essere uno spazio da percorrere a piedi o in bicicletta, per sostare e godere della quiete di un luogo centrale privo di auto o altri elementi di disturbo. La stessa pavimentazione prosegue in maniera ininterrotta nel Chiostro Grande ricucendo spazi interni ed esterni del complesso attraverso una continuità materica che contribuisce a restituire un'unitarietà anche percettiva che tiene assieme i diversi edifici in una dialogo a distanza, il cui suolo è l'elemento fondamentale di connessione. La stessa impressione di unitarietà è stata ricercata nella scelta dei materiali di tutto l'intervento, nello studio delle proporzioni tra le parti, nell'equilibrato rapporto tra gli edifici e il modo in cui dialogano con lo spazio pubblico che vi si insinua tenendoli assieme. Il verde nuovamente inserito nelle aree cortilive non è del tipo orizzontale bensì verticale, anche per consentire la massima flessibilità nell'utilizzo degli spazi, ed è definito dalle grandi chiome dei platani e dai rampicanti nei muri antichi che originariamente cingevano il complesso verso la campagna circostante ed oggi verso la città ottocentesca (sul lato della via Emilia) o novecentesca (verso via Monte San Michele). I muri perimetrali dell'antico convento sono stati riscoperti e valorizzati come un'ideale quinta che definisce i bordi del complesso recuperato.

Originariamente l'ingresso al monastero avveniva dal sagrato della chiesa di San Pietro attraverso il Chiostro Piccolo, per questa ragione denominato anche Chiostro della Porta. E' solo in epoca recente che l'ingresso si è consolidato sul lato opposto, attraverso il cortile di ingresso dalla via Emilia, dove un tempo si trovavano gli orti e le aree produttive del complesso monastico. Confermando l'accesso ormai consolidato da questo lato, rimaneva la problematica della definizione di una rampa per consentire la più ampia accessibilità. In ragione di questi due aspetti, la rampa dialoga con le aree cortilive piuttosto che con il corpo monumentale, dal quale si stacca come elemento autonomo, contribuendo invece alla definizione del cortile di ingresso e dando forma all'ingresso al monastero. Il parapetto in listelli di legno richiama costruttivamente la facciata dei Laboratori introducendo un dialogo tra i due elementi contemporanei introdotti nelle aree esterne del complesso. Fungendo da seduta sul lato esterno, l'alta spalliera che conforma lo schienale definisce un gioco percettivo per chi entra, percorrendo la rampa, accompagnando progressivamente alla quota rialzata del Chiostro Piccolo.

I cancelletti in acciaio posti nelle aperture del Chiostro Grande al piano ribassato ne consentono un uso autonomo e flessibile, assieme ai restanti spazi pubblici, rispetto ai piani superiori dell'edificio monumentale. In linea più generale, l'aspetto del tutto innovativo rispetto alla situazione ereditata dai secoli è quello di un monastero e dei suoi chiostri, concepiti per una

fruizione interna ed introversi verso lo spazio circostante un tempo in aperta campagna, che oggi, trovandosi nel centro città, si aprono verso le aree circostanti senza modificare l'assetto tramandatici, consentendo inoltre l'ingresso dalla quota ribassata. Una fruizione che consente il contemporaneo ed autonomo utilizzo del piano del cortile rispetto a quello del Chiostro Grande, oltre ad uno straordinario colpo d'occhio a chi si avvicina dagli spazi pubblici retrostanti, a loro volta riconnessi al sistema degli spazi pubblici della città. In questo modo il Chiostro Grande diventa a tutti gli effetti un'estensione di tale sistema pur mantenendo la sua integrità. Ma l'aspetto di gran lunga più importante dell'intervento è stato l'aprire nuovamente l'accesso esterno dai due lati della via Emilia e da via Monte San Michele, consentendo quell'attraversamento urbano che era impedito da secoli, facendo letteralmente entrare la città e lasciandola fluire attraverso questi spazi ritrovati liberamente percorribili come tutte le strade e le piazze. L'intervento, condotto sotto la supervisione della Soprintendenza, è stato orientato alla ricerca di un rapporto equilibrato tra antico e contemporaneo, tra il riscoprire spazi stimolando nuove relazioni e l'insediarvi nuovi usi compatibili con il bene vincolato, con attenzione al ruolo anche sociale della rigenerazione urbana.

Bibliografia

- Linazasoro, J. I. (2015), *“La memoria dell’ordine. Paradossi dell’architettura moderna”*. Lettera 22 Editore. Edizione originale *“La memoria del orden – Paradojas del sentido de la arquitectura moderna”* ABADA editores, Madrid, 2013.
- Linazasoro, J. I. (2013). *“Questioni di progettazione” in Domus n.975*, pp. 16-19.
- Moneo R., (2014) *“La solitudine degli edifici e altri scritti. vol. 1 e 2”*. Allemandi.

* Ph. D. Architetto, co-fondatore Zamboni Associati Architettura

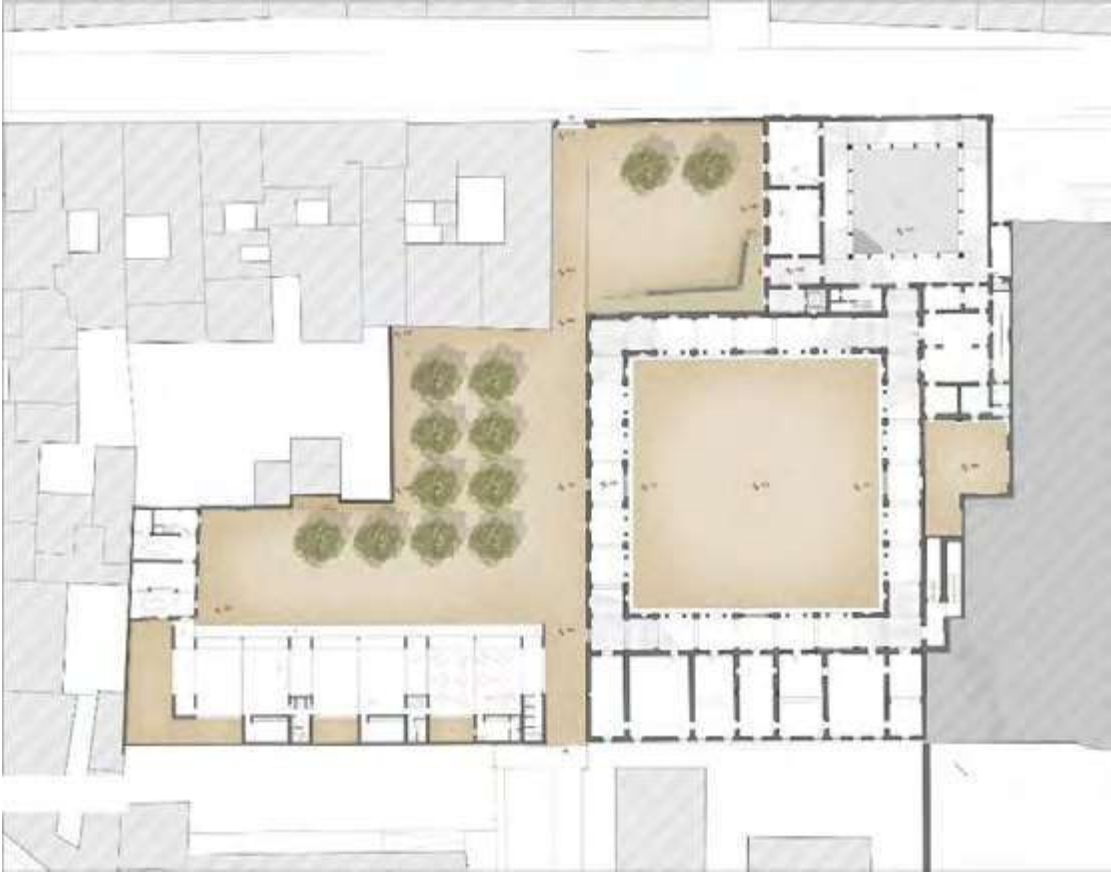


Fig. 1/ Fig.2: Planimetria di progetto - Modello del complesso monumentale





Fig. 3: Cortile di ingresso

Fig. 4: Seduta in legno

Fig. 5: Vista dalla via Emilia

Fig. 6: Chiostro Grande

Fig. 7: Vista dei Laboratori

Fig. 8: Vista delle aree cortilive

Fotografie Alessandra Chemollo



D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Da Napoli alla Sanità: un viaggio nel Rione tra migrazione e turismo

Antonella Berritto *

Abstract

The object of research is the study between migrants, tourists and residents in the Quartiere Stella, rione Sanità. Today the Rione is protagonist of a new urban dimension thanks to the different communities of migrants and to a tourist boom that has recorded peaks of presences in the city. Through mixed methods, aimed at the convergence of voices, opinions and experiences that can define an exploratory and descriptive framework of the dynamics of transformation of the urban space.

Parole chiave: Rione, migranti, turismo, diversità, spazio urbano

Keywords: Rione, migrants, tourism, diversity, urban space

La ricerca proposta parte da una letteratura che considera il viaggio nella sua accezione sociologica, come un percorso di conoscenza e di scoperta attraverso il contatto e l'incontro con altre realtà. Le dinamiche e i processi messi in atto in tal esperienza non si esauriscono al solo aspetto economico ma riguardano le relazioni sociali, le culture, le identità e, più in generale, il modo attraverso cui comunità e individui s'incontrano. Le scienze sociali sono concordi nel definire la mobilità come un importante volano per facilitare l'esperienza del viaggio. Tanto che, come spiega la Sassen (1991a), la mobilità sembra essere la caratteristica che meglio definisce l'attuale periodo economico e politico. È attraverso la mobilità che è possibile capire i cambiamenti in atto nella nostra città. D'altronde molti studiosi individuano un'accelerazione e una rapidità negli spostamenti che produce forti cambiamenti nella vita quotidiana, nelle città, nella ridefinizione degli spazi e, infine, nelle forme culturali dell'urbanesimo contemporaneo (Harvey 1993). Questa interconnessione tra struttura urbana e fenomeni di vita associata poggia sulla diffusione della cultura post-moderna e sull'intensificarsi delle mobilità internazionali, di migranti e turisti che

forgiano città sempre più discontinue e multiculturali (Corbisiero, Berritto, 2017). Migranti, turisti, viaggiatori diventano a pieno titolo attori chiave delle trasformazioni urbane (Sassen 1999a) definendo al contempo zone di attrattività e di maggiore insediamento urbano mutando gli spazi pubblici e tracciando così nuove identità e rappresentazioni della città. Sotto quest'angolazione critica la questione centrale che investe questo tipo di trasformazione, è che, pur ponendosi come accessibile e cosmopolita, le città diventano dei sistemi sempre più complessi derivanti dall'interdipendenza di numerose interazioni fra diversi attori urbani.

Partendo da queste premesse, il saggio si compone di una prima parte che affronta il dibattito sulla città di Napoli in cui presenteremo il quartiere Stella, rione Sanità, oggetto di studio della ricerca. Nella seconda parte è introdotta l'indagine empirica che illustra un processo sperimentale di racconto della città attraverso diverse tecniche di ricerca sociale. Il contributo che questo lavoro vuole portare è scaturito dai vantaggi derivanti dalla combinazione e integrazione di metodi diversi, un esempio concreto di quella "creatività" che nell'indagine sociale territoriale è richiesto al ricercatore. Se le città e gli spazi urbani sono luoghi di *serendipity*, in altre parole fonte di dati anomali e imprevisti, nel lavoro sociale territoriale diventano allora centrali caratteristiche professionali come la sensibilità percettiva, la capacità di scoprire, l'intuizione, la creatività e infine "l'immaginazione sociologica" (Mela, Belloni, Davico, 2000).

1. Napoli: città capace di ospitare

Per quanto di Napoli si discuta, dall'ambito accademico ai discorsi quotidiani, un dibattito approfondito che metta in evidenza le criticità e il rilancio del prestigio della città non sembra mai essersi realizzato. La concezione stereotipata della città, l'eccessiva frammentazione tra campi disciplinari e ambiti di studio, ha reso Napoli qualcosa di cui si discute, ma su cui spesso non si riflette con la dovuta attenzione, proponendone di riflesso un'immagine sfocata (Punziano, 2016). Tra le immagini ricorrenti per descrivere Napoli vi è sicuramente, l'immagine di una città oziosa, immobile, quasi in bilico tra modernità e arretratezza (Berritto, Mazza, Punziano, 2018). Napoli è definita la città "porosa" (Benjamin, 1963), così è raccontata, come una città al cui interno si alternano cortili, arcate, scale, vita, persone: «dappertutto si conserva lo spazio vitale capace di ospitare nuove, impreviste costellazioni. Il definitivo, il caratterizzato sono rifiutati» (ibidem). Nella città napoletana si respira e si ansima umanità che trasmigra da un luogo all'altro grazie alla porosità geologica e architettonica, dove «nulla, infatti, è finito e concluso», dove si esalta «la

passione dell'improvvisazione» e la vita si svolge come su una scena teatrale volta a esaltare la più misera delle esistenze (ibidem). Questa è l'immagine di Napoli che continua a essere un laboratorio di sperimentazione su questioni urbane e sociali. Una città che è la somma di tanti parti, che si mettono insieme, il cui equilibrio si ritrova nella capacità di inglobare il nuovo per mantenere bilanciata la staticità del corpo sociale. Sembra, quindi, interessante concentrare il discorso su una parte della città, erigendola a oggetto di ricerca, il Quartiere Stella del Rione Sanità, oggi protagonista di una nuova dimensione urbana grazie alle comunità di migranti e a un boom turistico che ha fatto registrare picchi di presenze in città che superano del 60%, quelle degli anni precedenti spalmate nell'arco dell'intero anno (Rapporto Mibact ed Enit, 2017). Definita una «periferia nel centro della città», a causa della storica condizione di disagio socio-economico, in quest'area, si è concentrato un numero prevalente di residenti e immigrati in condizione di povertà estrema (Orientale Caputo, 2007). Oggi il quartiere sembra vivere, però, un processo di rigenerazione urbana, di dinamismo, innovazione sociale e culturale grazie al protagonismo della popolazione locale e alla comunità srilankese¹, insediatasi già da qualche tempo, che cerca di valorizzare il proprio territorio. Soprattutto anche a un buon di rete tra le diverse associazioni che operano sul territorio e a una sorta di coalizione locale per lo sviluppo, che ha prodotto una fertilizzazione del territorio capace di attrarre e gestire credibilmente altre risorse sociali, economiche e territoriali (Laino, 2001).

2. Raccontare la città

L'obiettivo della ricerca è stato quello di conoscere il quartiere da un punto di vista tecnico - dell'urbanista o del sociologo - in generale di chi osserva come esperto le dinamiche di trasformazione del territorio, ma anche quello degli abitanti autoctoni, che vedono nella città conosciuta da sempre un ambiente familiare, un luogo d'identità, lo spazio dell'abitudine. Guardare la città anche dagli occhi di chi la osserva per la prima volta, può svelare dinamiche, esigenze, significati dell'abitare la contemporaneità che non si è ancora riusciti a scoprire e suggerire, a chi governa il territorio, un terreno d'incontro, una possibilità di progettare spazi di convivenza tra abitanti e modi diversi di vivere la città (Pezzoni, 2013). Per questa ragione che il disegno costruito s'inserisce nel quadro della più ampia letteratura sui disegni multi e mixed methods (Amaturo, Punziano, 2016), sequenziale tra le tecniche di raccolta e i metodi di analisi, nella definizione di dimensioni che caratterizzano il fenomeno studiato. In poche parole, se vogliamo spiegare meglio

la struttura del disegno di ricerca, è bene sottolineare che questo lavoro parte da diverse rilevazioni (interviste, report fotografici, disegni ed estrazioni di testi da recensioni online) condotte su diverse fonti con il fine ultimo di giungere a delle convergenze di voci, opinioni ed esperienze. Lo scopo è stato, quindi, quello di conoscere il quartiere attraverso più voci e attori per arrivare a una convergenza tra dimensioni che possano definire un quadro esplorativo e descrittivo delle dinamiche di trasformazione del quartiere che si manifestano nella gestione e nell'incontro tra i vari attori protagonisti dell'indagine. Va da sé che tale convergenza ha portato a un unico racconto del quartiere. Nella prima fase della ricerca sono state fatte delle interviste semi-strutturate a operatori del terzo settore, dell'Associazione Traparentesionlus e dell'Associazione VerginiSanità, che lavorano sul territorio napoletano - nel settore turistico e sociale - e che hanno una buona conoscenza del tema studiato e del luogo che si è inteso analizzare. Lo scopo è stato quello di individuare una serie di topic concettuali e definire le dimensioni analitiche che potessero rappresentare la voce di chi opera nel settore:

Tab. 1 Le dimensioni analitiche rilevate a partire dai topic concettuali individuati nelle interviste ai testimoni privilegiati.

Dimensione urbana	Dimensione governativa
Spazio periferico e marginale	Assenza di una governance
Diversa composizione della popolazione urbana	Mancanza di una pianificazione
Variabilità e diversità del quartiere	Rete informali tra le diverse associazioni
Forte identità locale	Sviluppo locale e sociale
Partecipazione attiva della popolazione	Esperienze di partecipazione dal basso

Fonte: rielaborazione propria

Secondo gli intervistati, infatti, emerge il racconto di un quartiere che si trova in una zona marginale a causa di una separazione dell'assetto urbano che rende difficile non creare una zona periferica. Va da sé che la diversità e la popolosità del rione sono una ricchezza, a causa della partecipazione della comunità locale e non in tutte le attività che sono proposte dalle associazioni. Pertanto gli interventi di sviluppo locale e d'inclusione sociale sono esperienze di rete formali e informali a geometrie diverse, a seconda dell'occasione e del tipo di progetto. Tuttavia gli intervistati sono chiari nell'affermare che manca una *governance* strutturata e istituzionale unica. La seconda fase della ricerca s'inserisce nello spazio dell'analisi del contenuto² (Amaturo, Punziano, 2013), uno strumento molto efficace per fare ricerca con gli elementi della comunicazione. I testi che sono stati analizzati sono recensioni lasciate dai turisti sui vari siti come *AirBnB* e *Tripadvisor*, raccolti con procedure automatiche e analizzate mediante l'utilizzo di tecniche della statistica testuale, studiando in questo modo le relazioni semantiche tra le keywords individuate. L'obiettivo è stato quello di porre un feedback sull'esperienza che il turista ha fatto visitando il quartiere.

di una città che si fa conoscere dai nuovi abitanti, attraverso un gesto di appropriazione conoscitiva dello spazio, messo in atto attraverso il disegno e dall'osservatore esperto che scopre nel disegno del migrante la complessità dello spazio geografico. Strumenti di rappresentazione che l'urbanistica tradizionale non riuscirebbe a rintracciare (Pezzoni, 2013). L'ultima fase della ricerca è caratterizzata dal racconto del quartiere da parte del ricercatore attraverso un'analisi che potremmo definire di tipo etnografico. È stato fatto uno studio sul territorio con l'obiettivo di capire cosa c'è intorno, analizzare e individuare i principali spazi pubblici e di aggregazione delle diverse comunità facendone un'analisi critica. La fotografia, come strumento di ricerca, è servita per costruire una congruenza tra lo spazio fisico e il racconto degli altri attori coinvolti nella ricerca. In questo modo il ricercatore immerso nello spazio urbano (Mattioli, 1991) ha avuto l'opportunità di conoscere il territorio attraverso un approccio di tipo partecipativo con uno scambio di vedute e di chiacchierate informali tra lui e i residenti locali. In questo modo si è potuto rilevare un ambiente urbano e sociale al suo stato "naturale" (Mela, Belloni, Davico, 2000) studiando le singole parti della città che compongono il tessuto di usi (Jacobs, 1961). Di seguito riportiamo alcuni scatti di una parte del rione Sanità e alcuni stralci delle interviste suddivisi per dimensioni: il quartiere, i residenti, gli immigrati e il turismo.

Fig. da 2 a 6

Le immagini che riportiamo sono il frutto di una correlazione tra il racconto fotografico e il racconto dell'intervistato suddivise per dimensioni. In basso possiamo ritrovare fotografie che raccontano l'assetto urbano del quartiere.



Fonte: rielaborazione propria

«Il quartiere Stella si situa in una zona molto singolare; una zona liminare. È esattamente attigua a Piazza Cavour a ridosso della lunga via Foria, e al museo, in prossimità del centro storico...ma è, di fatto, separato da tutta questa prossimità da un vialone e una piazza alberata (via Foria e piazza Cavour). Questa separazione rende difficile non creare un quartiere isolato. Un quartiere coperto inoltre da un grosso ponte (ponte della sanità) che collega Napoli bassa a capodimonte. Insomma la sensazione è di uno spazio isolato e marginale e che all'epoca, quando decidemmo di iniziare, era con scarsa presenza di attività sociali (Intervista a Giuseppe Gargiulo – Associazione Traparentesionlus)».

Fig. da 8 a 12

La popolazione locale e i palazzi storici del quartiere

Fonte: riproduzione propria



«La distribuzione? Bah, il Rione si distribuisce, credo, sempre allo stesso modo se per distribuzione se intenda quella geografica. La composizione complessiva del Rione, invece, è distribuita nel tempo in modo diverso... basti pensare all'evoluzione delle comunità migranti per età.....da adulti e anziani di 10 anni fa... ai giovani e giovanissimi di oggi (Intervista a Giuseppe Gargiulo – Associazioni Traparentesionlus)».

«Prevale il numero dei residenti "storici", quelli che sono nati e vissuti nel quartiere. Ma sono numerose le persone che sono venute a vivere qui perché affascinati dal posto o per i prezzi delle case ancora bassi rispetto al centro. Il quartiere però sta cambiando, in maniera disordinata e senza regole. In questo la politica dovrebbe intervenire. Favorire la residenza, le attività artigianali e artistiche, lo sviluppo della cultura. Se si dà spazio solo agli aspetti economici, inevitabilmente si abbassa il livello dell'offerta e della qualità della vita (Intervista a Pippo Pirozzi – Associazione VerginiSanità)».

Fig. da 14 a 19

La comunità srilankese: i sui punti d'incontro, i ristoranti e i negozi

Fonte: rielaborazione propria





«Per quello che so io, le comunità prevalenti sono quelle dello Sri Lanka e quell’Ucraina (o paesi dell’est Europa). Ma penso che ci siano anche africani, anche se in numero minore (Intervista a Pippo Pirozzi – Associazione Verginisanità)».

«A vivere il quartiere è la comunità srilankese (divisi tra sinhala e tamil)... Ucraina, Pakistan. I rapporti sono buoni, tra tutti. È difficile sentire, vedere o leggere di rapporti tesi tra le comunità straniere o tra stranieri e italiani (Intervista a Giuseppe Gargiulo – Associazione Traparentesionlus)».

Fig. da 20 a 24

I turisti che arrivano al quartiere e le nuove attività che nascono

Fonte: rielaborazione propria



«Il turismo invece è un fenomeno recente. Penso che negli ultimi anni siano aumentati i professionisti, gli artisti, gli artigiani, che trovano interessante e conveniente vivere nel quartiere. Anche molti stranieri [...]. I commercianti e i residenti generalmente sono molto cortesi e disponibili; ultimamente c’è stato un netto miglioramento dei servizi offerti da negozianti, ristoratori e operatori turistici. Sono nati anche molti B&B. Purtroppo esiste ancora un fenomeno di microcriminalità, per fortuna arginato da tutti quelli che vedono nel turismo una risorsa[...]penso che il turismo inizialmente sia stato la conseguenza dell’impegno di tanti cittadini, associazioni, cooperative per la valorizzazione del quartiere. Noi abbiamo iniziato la nostra attività più di 10anni fa, quando turisti non venivano e anche i napoletani stessi evitavano il quartiere. Oggi costituisce un’opportunità ma c’è bisogno di politiche culturali efficaci, per evitare degenerazioni (Intervista a Pippo Pirozzi - Associazione VerginiSanità)».

3. Uno scenario delle diversità

Il contributo vuole presentare uno spaccato del Quartiere Stella, rione Sanità, nelle diverse forme del raccontare. Questo si presenta come uno scenario delle unioni e delle diversità delle comunità, delle relazioni che i gruppi sociali istaurano per assecondare, innanzitutto, i propri bisogni fondamentali (Corbisiero, 2013). Questa diversità, che si presenta sotto un apparente disordine, diventa ricchezza per chi ci vive e per chi lo visita per la prima volta. In tal senso il rione sembra aprirsi al resto della città assumendo una dimensione fluida e nuova e in questo mutamento sembra importante il ruolo delle relazioni sociali in cui capacità cognitive, valori, informazioni, competenze, conflitto, in/sicurezza o creatività delle persone entra nel progetto pianificatorio e giocano un ruolo indicativo nella (ri) costruzione del quartiere (Corbisiero, Berritto, 2017).

Di fatto, dai risultati della ricerca, sembra importante il ruolo che sta giocando la rigenerazione urbana, orientata a fini di produzione e consumo culturale, lo sviluppo economico e il rilancio del prestigio del quartiere attraverso il turismo. Se da un lato, però, lo sviluppo delle nuove imprese e i continui flussi di persone che invadono il quartiere si trasformano in una grande macchina che produce economie e pratiche informali, o meglio, un'economia del disordine - che produce canali che precedono la governance politica - è anche vero che le pratiche partecipative e informali che vengono dal basso producono azioni finalizzate ad accrescere la qualità del territorio e a mobilitare energie personali e professionali. Il coinvolgimento attivo delle comunità stesse e delle associazioni diventa elemento essenziale per lo sviluppo turistico, per l'integrazione dei migranti e per le relazioni tra questi ultimi, i turisti e i residenti. Allo stesso tempo, questa "vitalità" e partecipazione creano processi di rigenerazione in senso più ampio, sociale, spaziale ed economica in cui il capitale umano produce i suoi effetti produttivi - grazie allo sviluppo dell'empowerment e di attività spontanee che promuovono la lotta alle marginalità sociale e ogni tipo di discriminazione della persona e delle comunità - mentre il capitale territoriale diventa punto di forza ma anche forma di ricchezza ibrida da usare, riusare, vendere e sistematizzare. In conclusione il quartiere napoletano è raccontato come un laboratorio sperimentale attraverso un buon lavoro delle associazioni che promuovono sempre nuove forme di partecipazione e integrazione tra residenti, migranti e turisti.

Note

¹La comunità srilankese ha una forte concentrazione (40,6%) essa è presente in sostanza solo in questo territorio e in particolare nella città di Napoli. Tanto presente è questa comunità che possiamo dire che oramai si è formata una città nella città abitata da migranti che vivono nel rione assieme agli usi e alle tradizioni di un'altra forte cultura che è quella napoletana. Sono anni, infatti, che la comunità srilankese si è insediata nel rione Sanità e oltre il 90% a Napoli è impiegato come domestico, la parte restante lavora soprattutto nella ristorazione.

²L'analisi testuale è stata costruita con il Corpus Bilder del software T-lab, costituito da un insieme di strumenti linguistici, statistici e grafici per l'analisi dei testi che possono essere utilizzati per differenti pratiche di ricerca come l'analisi di contenuto. Il corpus testuale è stato composto di circa 50 testi raccolti nel periodo compreso tra settembre 2018 e aprile 2019. L'intero corpus è stato poi trattato con tecniche di analisi multidimensionale e nello specifico attraverso l'analisi delle corrispondenze lessicali e la cluster analysis (Amaturo, Punziano, 2016).

³L'associazione opera già da dieci anni e svolge attività di promozione sociale e promuove azioni integrate di Welfare comunitario e innovazione sociale nel Rione Sanità. Come spiega il vice presidente dell'associazione, il Centro Sane Stelle è uno spazio sociale interculturale, dove offrono servizi educativi, di mediazione e tutela dei diritti per le fasce più vulnerabili della popolazione, minori e adulti italiani e stranieri.

Bibliografia

- Amaturo, E., Punziano, G., (2013), *Content Analysis: tra comunicazione e politica*, Ledizioni, Milano
- Amaturo, E., Punziano, G (2016), *I Mixed Methods nella ricerca sociale*, Carocci, Roma
- Benjamin, W., (1963), *Städtebilder*. SuhrkampVerlag, Frankfurt amMain (trad. It. *Immagini di città*, Einaudi, Torino, 2007
- Berritto A., Punziano G., Mazza R., (2018), *“Tradizione, informalità, innovazione: i bassi e il turismo a Napoli tra dimensione esperienziale e nuova forma di rivendicazione del locale”*, inArte, artigianato, prodotti locali, turismo, creatività, INU Istituto Nazionale di Urbanistica, sez. 4, (pag. 6-11)
- Corbisiero F., (2013), *Di terra e di vento. Per una pianificazione ecosostenibile del territorio*, Carrocci Editore S.p.A., Roma
- Corbisiero, F., Berritto, A., (2017). *“I bambini inventano la città: partecipare per progettare”*. In Galdini, R., Marata, A. (a cura di). *La città creativa. Spazi pubblici e luoghi della quotidianità*. Roma: CNAPPC
- Harvey D., (1993), *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano
- Jacobs J., (1961), *The Death ad Life of Great American Cities*, Random House, New York, trad. it. *Vita e morte delle grandi città*, Giulio Einaudi editore, Torino
- Laino, G. (2001), *“Il cantiere dei Quartieri Spagnoli di Napoli”*, in Territorio, Rivista del DIAP del Politecnico di Milano, 19 (pag. 25-31)
- Lynch K. (1960), *The image of the city*, Cambridge: Mit Press
- Mattioli, F. (1991), *Sociologia visuale*, Nuova ERI-Edizioni rai radiotelevisione italiana, Torino
- Mela A., Belloni M. C., Davico L., (2000), *Sociologia e progettazione del territorio*, Carrocci editore, Roma
- Oriente Caputo G., (2007), (a cura di), *Gli immigrati in Campania. Evoluzione della presenza, inserimento lavorativo e processi di stabilizzazione*, FrancoAngeli, Milano
- Pezzoni N., (2013), *La città sdradicata. Geografi e dell'abitare contemporaneo. I migranti mappano Milano*, ObarraO editore, Milano
- Punziano, G., (2016), *Società, economia e spazio a Napoli. Esplorazioni e riflessioni*. L'Aquila: GSSI Social Sciences- Working Papers
- Sassen S., (1991), *The Global City. New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, trad. it. *Città globali*, New York, London, Tokyo, Utet, Torino 1997
- Sassen S.,(1999), *Migranti, coloni, rifugiati. Dall'emigrazione di massa alla fortezza Europa*, Feltrinelli, Milano

Sitografia

www.beniculturali.it

*Sociologa - Università degli studi di Napoli Federico II - Dipartimento di scienze sociali

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

L'insostenibile città del non essere

Rocco Converti*

Abstract

The permanent connection confirms our presence in the world, dissolving the fear of marginalization and exclusion and guaranteeing the security of not being alone anymore, but the sense of belonging to a network that represents an extension of one's own changing identity foreshadows a new form of solitude, that of the "interconnected solitaires" as Bauman defines them.

Parole chiave: Surmodernità, non-luogo, iperconnessione, neosovranismo, frontiera.

Keywords: Supermodernity, non-place, hyperconnection, neo-sovereignism, border.

Il contributo intende tracciare un bilancio provvisorio di una esperienza didattica e di ricerca collettiva tuttora in corso, condotta sullo spazio urbano attraverso la sperimentazione delle tecnologie digitali di rappresentazione, descrivendone premesse, modalità, contenuti e risultati anche con la finalità di individuare, nella prefigurazione di scenari possibili, una nuova frontiera per la didattica nell'ambito della formazione artistica.

I risultati raggiunti dalla sperimentazione condotta denotano un senso di smarrimento nei confronti di possibili scenari distopici riconducibili al modello di sviluppo socio-culturale attualmente egemone in cui il sogno accelerazionista dell'automazione di massa pianificata potrebbe facilmente trasformarsi in un incubo globale dalle conseguenze catastrofiche.

La città è intesa come metafora della rappresentazione spaziale diffusa della globalizzazione in cui i movimenti di popolazioni, uniti all'avvento dell'istantaneità nella comunicazione, contribuiscono a sviluppare una nuova urbanizzazione fondata su una forma di mobilità «surmoderna» come afferma Marc Augé.

La città ufficialmente si trasforma secondo le logiche del restyling e del lusso promuovendo un'immagine essenzialmente concepita per l'esterno, per attirare capitali, investimenti, turismo ma contemporaneamente si estende e si disloca geograficamente producendo nuove centralità e nuove marginalità.

Marc Augé basandosi sul concetto di luogo antropologico, inteso come spazio con una storia e un significato in cui si sviluppano scambi e relazioni, crea una delle definizioni più appropriate per rappresentare queste nuove polarità urbane: nonluoghi.

I nonluoghi, ovvero aeroporti, stazioni, autostrade, centri commerciali, mezzi di trasporto, nei quali ogni individuo ricrea istante per istante la propria psicogeografia, caratterizzano l'attuale fase storica che Augé definisce surmodernité, ma sono spazi che non creano identità né singola né relazionale, in cui le persone si incrociano ma non si incontrano e non stabiliscono relazioni, moltiplicando individualismo e solitudine.

La modernità conteneva un progetto di costruzione sociale e una promessa di felicità con l'obiettivo di ricondurre alla ragione il caos del mondo.

Il fallimento del progetto della modernità e il conseguente crollo delle ideologie hanno determinato l'allontanamento dei singoli dalle comunità e la formazione di uno scenario di incertezza e individualismo estremo dal quale non emerge una missione comune da compiere e nel quale l'unico denominatore comune e caratterizzante è rappresentato dall'essere consumatori.

«Abbandonate ogni speranza di totalità, futura come passata, voi che entrate nel mondo della modernità liquida»: con questo monito Bauman descrive in "Modernità liquida" la mercificazione e l'alienazione delle esistenze disperse in un territorio incerto abitato da consumatori omologati.

Gli individui, privati della possibilità di programmare il proprio tempo esistenziale e dispersi in un territorio di incertezza sul futuro che incombe, riducono le proprie azioni ad atti di consumo effimero che, dal punto di vista di chi detiene interessi di mercato, non devono assorbire troppo tempo affinché le attenzioni dei consumatori siano costantemente rivolte verso nuovi beni in arrivo.



Fig.1 – Chang Gao, Accademia di Belle Arti di Roma, 2017.

Il processo del consumo continua a riprodursi ciclicamente dovendo peraltro sottostare a ritmi intensi di partecipazione che impediscono di cercare soluzioni alternative a quelle offerte dal mercato e condannano gli individui a una condizione di continuo senso di inadeguatezza e insoddisfazione.

Bauman nel saggio “Homo consumens” afferma che «nella società di consumi della moderna liquidità, lo *sciame* tende a sostituire il *gruppo*, con i suoi leader, le gerarchie l’ordine di beccata. Lo sciame può fare a meno di tutti questi meccanismi e accorgimenti. Gli sciami (...) si radunano e si disperdono a seconda dell’occasione, spinti da cause effimere e attratti da obiettivi mutevoli. Il potere di seduzione di obiettivi mutevoli è generalmente sufficiente a coordinare i loro movimenti rendendo superfluo ogni ordine dall’alto. In verità, gli sciami non hanno un “alto”, ma solo una direzione di fuga che in se stessa determina la posizione dei leader e dei seguaci per la durata di quella traiettoria, o almeno per una sua parte. Gli sciami non sono squadre: non conoscono la divisione del lavoro. A differenza dei gruppi veri e propri non sono più dell’unità delle loro parti, sono particelle autopropellenti. Possiamo paragonarli alle immagini di Wharhol: repliche di un originale assente o impossibile da rintracciare (...). Nello sciame non c’è né scambio, né cooperazione, né complementarità, solo prossimità fisica e una generale direzione di movimento. (...) Le società di consumatori tendono verso la disgregazione dei gruppi a vantaggio della formazione di sciami perchè il consumo è un’attività solitaria (è perfino l’archetipo della solitudine) anche quando avviene in compagnia. Essa non stimola la formazione di legami durevoli, ma solo di legami che durano il tempo dell’atto di consumo. Questi legami possono mantenere unito lo sciame per la durata del volo (cioè, fino al prossimo cambio di obiettivo), ma rimangono del tutto occasionali e superficiali: non hanno alcuna influenza sui movimenti futuri dello sciame e non proiettano alcuna luce sul passato dei suoi componenti».

Esiste inoltre una seconda città che non è possibile gestire attraverso gli strumenti e le metodologie della pianificazione urbanistica classica: è la città online in continua e istantanea trasformazione.

Nelle società occidentalizzate gli individui trascorrono mediamente sette ore e mezzo al giorno davanti a schermi di vari dispositivi tecnologici e le nostre esistenze sono divise e frammentate tra due realtà: l’universo online e l’universo offline disciplinati da regole e modalità estremamente diverse.



Figg.2-3 – Stefano Rondini, Accademia di Belle Arti di Roma, 2014.

La diffusione di una rete sempre più estesa di protesi tecnologiche induce a reinterpretare le eventuali relazioni tra esseri umani e il loro possibile rapporto con l'ecosistema globale, nonché a rileggere e ridisegnare lo spazio antropico secondo modalità completamente nuove: uno spazio relazionale e fluido in cui gli attori potrebbero attuare processi di gestione diretta delle sue potenzialità e risorse.

Luce, colore e materia subiscono un processo di compressione nello spazio dello schermo, luogo di ingresso della connettività, inteso come «quadro di proiezione di immagini instabili» e come «superficie-limite» di accesso cognitivo e sensoriale ad un sistema di spazialità in divenire determinato dalla mutua interazione tra corpi, spazi ed eventi come afferma Paul Virilio nel suo "Lo spazio critico" e il processo liquefazione del reale indotto dalle tecnologie informatiche va inteso nel senso di una ricerca dell'essenza oltre l'apparenza del sensibile, procedendo dall'oggetto al suo concetto e dalla materia all'immaterialità.

In tale processo si definiscono zone di interfaccia tra luce, colore, materia e informazione, in cui la continuità elettromagnetica, superando la separazione fisica e temporale tra cose ed eventi, determina la riorganizzazione del rapporto tra la mente e la realtà, predisponendo e mettendo in scena una spazialità altra, un territorio mutevole e relazionale generato dall'ibridazione tra immagini reali e immagini di sintesi e producendo una realtà terza in cui il totale è superiore alla somma delle parti.

Contemporaneamente però nei nuovi media si annida anche il rischio di essere nuovi strumenti di emarginazione sociale in quanto l'espansione della connettività produce una forma di connessione permanente, che riducendo le possibilità di interazione fisica tra gli individui, prefigura una nuova forma di solitudine, quella dei «solitari interconnessi» come li definisce Bauman in "Babel".

Nelle società contemporanee, sempre più frammentate e individualiste, il tempo trascorso online, ma in solitudine, diviene esponenzialmente maggiore e la presenza costante nella nuova agorà pubblica rappresentata da internet trasforma la nostra identità e le nostre relazioni interpersonali.

La connessione permanente ci conferma la presenza nel mondo, dissolvendo la paura dell'emarginazione e dell'esclusione e garantendo la sicurezza di non essere più soli, ma al senso di

appartenenza ad una comunità reale si sostituisce il senso di appartenenza ad una rete che rappresenta un'estensione della propria identità mutevole.

Sempre in "Babel" Bauman sostiene che «(...) le reti sociali offrono un modo più economico, più rapido, più completo e molto più facile di qualunque strumento tradizionale di vigilanza per individuare e localizzare i potenziali ed effettivi dissidenti. (...) la sorveglianza attraverso le reti sociali è resa molto più efficace grazie alla collaborazione di quelli che ne sono gli oggetti e le vittime (...). Noi viviamo in una società della confessione, che promuove l'autoesposizione pubblica al rango di principale e più facilmente disponibile (...) prova di esistenza sociale. Milioni di utenti di Facebook si fanno concorrenza fra loro per rivelare e mettere in piazza gli aspetti più intimi e altrimenti inaccessibili della loro identità, i loro collegamenti sociali, i loro pensieri, i loro sentimenti e le loro attività. I social network sono campi di una forma di sorveglianza volontaria, fai-da-te, che battono agevolmente (sia per volume sia per i costi) le agenzie specializzate che si servono di professionisti dello spionaggio e delle indagini (...). Una vera manna, una fortuna piovuta dal cielo, per ogni dittatore e i suoi servizi segreti e un eccellente complemento alle numerose istituzioni panoptiche della società democratica interessata a impedire che gli indesiderati e i non meritevoli (...) vengano ammessi per sbaglio o si infiltrino surrettiziamente nella nostra decorosa autoselezionata compagnia democratica».

In tutte le città del mondo globalizzato la popolazione è una somma di diaspore, di differenze etniche, religiose e di stili di vita in cui risulta impossibile tracciare linee di demarcazione nette all'interno delle comunità reali e virtuali.

Viviamo in uno scenario esposto ai populismi perché dominato da spinte contrastanti che agiscono in direzioni complesse, accomunate dal senso di indignazione generalizzato ma sostanzialmente prive di progetti, in cui mancano sia soluzioni univoche che soggetti sociali in grado di attuarle.

Se da un lato viviamo immersi in un mondo iperconnesso, che ha teoricamente abolito il confine fisico e diffuso l'idea di un possibile benessere generalizzato, dall'altro tutte le previsioni prefigurano nel 2050 un accentuarsi della disuguaglianza mondiale, dei cambiamenti climatici, delle guerre per la spartizione delle risorse naturali residue che causeranno un incremento delle migrazioni di individui.



Fig.4 – Ilaria De Andreis, Chiara De Gol, Laura Zawada, Accademia di Belle Arti di Roma, 2018.

I processi avviati produrranno un incremento dell'entropia a scala mondiale e, nonostante le contraddizioni evidenti nella globalizzazione, non potranno essere arrestati semplicemente pensando di retrocedere ad una fantomatica età dell'oro procedendo in una direzione antistorica.

In un momento della storia in cui si pensa di ricostruire muri che possano impedire il contatto con l'altro è necessario rielaborare il concetto di frontiera che indica la presenza possibile dell'altro come scrive Marc Augé nel saggio "Per una antropologia della mobilità":

«Oggi occorre ripensare la frontiera, questa realtà negata e continuamente riaffermata. (...) Occorre ripensare il concetto di frontiera per cercare di comprendere le contraddizioni che colpiscono la storia contemporanea (...). Le frontiere non si cancellano, si rintracciano. È ciò che ci insegna il meccanismo della conoscenza scientifica, che sposta le frontiere dell'ignoto. (...) La frontiera, in questo senso, ha sempre una dimensione temporale: è la forma dell'avvenire e, forse, della speranza».

Nel saggio "Fiducia e paura nella città" Bauman definisce come mixofobia, la tendenza al rifiuto di guardarsi profondamente l'uno dentro l'altro, persistendo nella posizione univoca di difesa del bene individuale, auspicando che si possa creare sempre più spazio per la mixofilia, che è invece il piacere della conoscenza delle differenze, moltiplicando così i momenti e i luoghi di condivisione pubblica: «Mixofobia e mixofilia coesistono non solo in ogni città ma anche in ogni cittadino. Chiaramente si tratta di una coesistenza scomoda, piena di frastuono, di collera, non di meno molto significativa (...) L'arte di vivere pacificamente e felicemente con le differenze, e di trarre vantaggio da questa varietà di stimoli e di opportunità, sta diventando la più importante tra le capacità che un cittadino ha bisogno di imparare ed esercitare».

Bauman auspica l'avvento di uno scenario globale aperto e interlocale in controtendenza rispetto all'attuale concezione dell'Internazionale neosovranista che propone il ritorno a confini rigidi e la costruzione di muri fisici e normativi, amplificando e strumentalizzando le paure derivanti dall'insicurezza generata dal neoliberismo esasperato attraverso l'imposizione di un ordine solo apparente.

Solo una comunità di individui che riponga al centro della propria riflessione la complessità e le contraddizioni irrisolte delle società contemporanee potrebbe contrastare l'incremento delle disuguaglianze e la disumanità diventata atto normativo.

L'attuale assetto legislativo e normativo di regolamentazione delle trasformazioni del territorio urbano dovrà necessariamente potenziare le attuali fasi di confronto fra le parti coinvolte nei processi di trasformazione ambientale e contemporaneamente eliminare dalle procedure decisionali le possibilità di scelte unilaterali riducendo le possibili conflittualità sociali attraverso la condivisione delle scelte.

La città, intesa come espressione resiliente della comunità che ne fa parte, ha il ruolo di essere l'argine culturale, sociale e fisico al progetto antistorico neosovranista rappresentando il punto di ripartenza per la costruzione della civiltà del terzo millennio.

La sfida principale da affrontare è quindi rappresentata dal riconoscimento della diversità come valore aggiunto, ponendo al centro del proprio agire i bisogni dell'altro e avendo come obiettivo la sua integrazione in una società che non perde ma ritrova la sua identità attraverso lo sviluppo del senso di coesione e solidarietà che, al di là di ogni possibile violazione delle leggi costituzionali e dello stato di diritto, consenta di continuare ad affermare che «restiamo umani».

Bibliografia

- Attali J. (2007), *Breve storia del futuro*, Roma: Fazi.
- Augé M. (2015), *Per una antropologia della mobilità*, Milano: Jaca Book.
- Bauman Z. (2005), *Fiducia e paura nella città*, Milano: Mondadori.
- Bauman Z. (2007), *Homo Consumens*, Gardolo (TN): Erickson.
- Bauman Z.-Mauro E. (2016), *Babel*, Roma-Bari: Laterza.
- Virilio P. (1998), *Lo spazio critico*, Bari: Dedalo.

* Architetto e PhD

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

L'Aquila – Spazio pubblico dinamico per una ricostruzione sostenibile

Dunamis Architettura:

Stefano Balassone*

Lorenzo Cantalini**

Giovanna Marchei***

Abstract

Ten years after the L'Aquila earthquake the absence of public spaces, the invasive presence of construction sites and deregulation, have generated an environment poor in humanity in which, rather than a city in rebirth, you feel the lack of life. With the awareness that no search of the future can exist without conscious handling of the present, the idea of a dynamic city, in which the protagonist is the creative use of the ever-changing urban scenarios, can address in the right way the process of a progressive re-appropriation.

Parole chiave: ricostruzione, temporaneità, spazi pubblici, dinamismo, futuro.

Keywords: reconstruction, temporary, public space, dynamism, future.

LA CITTÀ CHE ANCORA NON C'È

A dieci anni dal dramma che ha colpito L'Aquila ancora ci si interroga su come sia giusto intervenire nell'intermezzo temporale in cui la città è sospesa tra quello che fu e quello che dovrebbe diventare. L'abbandono e l'incuria degli spazi pubblici, oggi non più percepiti come tali a causa della presenza invasiva dei cantieri e della generale deregolamentazione, hanno generato un ambiente povero di presenza umana in cui, più che una città in rinascita, si avverte la quotidiana mancanza di vita. Chi coraggiosamente ha scelto di tornare nel cuore dell'abitato si è trovato a dover resistere quotidianamente all'impatto di una città che ancora non c'è. Apparentemente, infatti, la ricostruzione sembra progredire spedita dando l'illusione, con i palazzi rimessi a nuovo e via via restituiti, di un organismo pronto a tornare in vita. Lo scollamento, però, in termini di tempi di attuazione fra la ricostruzione pubblica e privata (la prima infatti, da anni,

procede a velocità ridottissima) ha generato un processo di riconfigurazione urbana nel quale, il privilegiare la riparazione fisica, ha prodotto interventi urbani risultanti dalla mera sommatoria dei singoli consolidamenti o riedificazioni, nell'assenza di obiettivi più ampi che dovrebbero ispirarsi ai complessi processi sociali, urbanistici ed ambientali.



Fig. 1 L'Aquila: PIAZZA IX MARTIRI, 16/11/2018 ORE 17.40

A contrastare ciò, non sono bastati i piani di ricostruzione, strumenti attuativi della ricostruzione stessa (così come definiti già dalla legge n. 77 del giugno 2009), spesso caratterizzati da un cammino amministrativo molto travagliato e giunti all'approvazione privi di reale forza pianificatrice. Questi, infatti, non hanno saputo sfruttare le potenzialità offertegli dalla norma per la progettazione della città futura e, invece di individuare linee strategiche di rigenerazione tramite interventi coordinati, si sono concentrati esclusivamente sul ruolo di programmazione economica e temporale del processo. Le aree di maggior rilievo, da sottoporre nell'ambito della

ricostruzione a progetti di recupero urbano, sono infatti, nel caso di L'Aquila, puntualmente individuate nel piano di ricostruzione. In tutti i casi l'attuazione è stata però demandata agli attori privati, con la forte limitazione di non rivolgersi al mercato dei potenziali investitori bensì ai soli proprietari degli immobili ricompresi in tali aree, molto spesso lontanissimi dalle logiche di trasformazione urbana e potenziale investimento. Questo ha purtroppo comportato in tutti i casi un sensibile allungamento delle tempistiche e, nella quasi totalità degli interventi, una efficacia limitata a livello di impatto nell'evoluzione urbana.

Allo stesso modo non si sono rivelate sufficienti le iniziative come "Fare Centro", varata dalla Regione Abruzzo a sostegno del rientro delle attività economiche e professionali nel centro storico dei comuni del cratere. Il fenomeno di dispersione della popolazione, amplificato dalla dislocazione delle 19 aree scelte per gli insediamenti del progetto C.A.S.E., e la parallela dislocazione su vasta scala di tutte le funzioni sociali (prime fra tutte le istituzioni scolastiche e culturali), non hanno consentito di creare un ambiente urbano sostenibile. La città si è dilatata lungo un asse viario per oltre 30 chilometri, generando un incremento esponenziale nell'uso dell'automobile e, di conseguenza, un maggiore isolamento tra le persone. Nel centro storico ancora praticamente disabitato, hanno aperto o riaperto circa 200 attività commerciali che hanno scommesso sull'imminente ripartenza della *città che fu*, sperando nel rientro di uffici pubblici e grandi compagnie private, ma scontano a tutt'oggi l'assenza pressoché totale di residenti.

È possibile che questa sia l'unica via per ogni lungo processo di ricostruzione?

LA RICOSTRUZIONE DEL PRESENTE

La risposta finalizzata a umanizzare, e rendere dunque sostenibili, queste lunghe esperienze di *vita nella ricostruzione* va ricercata tenendo ben chiare in mente le parole di R. Rogers, con le quali ricorda che è necessario, giorno dopo giorno, «garantire la massima qualità di progettazione architettonica e urbanistica», nella consapevolezza che «la buona architettura umanizza, la pessima architettura brutalizza».

Un possibile punto di partenza è il raggiungimento di un totale cambio di prospettiva, fondamentale per comprendere che nessun futuro è possibile senza l'ostinata ricerca del presente, alimentata quotidianamente dalla capacità di rendere vita questa attesa, trasformando una storia su sfondo bianco, in un esistere in costante riappropriazione.

Attesa è appunto il termine che più di ogni altro descrive quello che è il sentire di ogni cittadino de L'Aquila del 2019: a distanza di dieci anni tutti coloro che, a valle delle più diverse esperienze di vita legate indissolubilmente all'evento sismico, sono rimasti ostinatamente in città,

hanno ancora, nella loro quotidianità, l'attesa come assoluta protagonista. E' così che ormai da anni si vive aspettando la restituzione di un immobile, sia esso la casa che fu, il negozio da riaprire, lo studio in cui ritornare con l'attività. Il terremoto, così come tutti gli eventi catastrofici, ha infatti generato, nel sentire comune, una interruzione temporale e spaziale, dando vita, inevitabilmente, ad un *prima*, unico punto di orientamento e appiglio per la memoria, e un *dopo*, ugualmente indeterminato per tutti. A ben vedere però, assumendo il dovuto distacco rispetto ad una situazione fin troppo coinvolgente, questa interruzione è una cesura soltanto apparente. Sebbene, infatti, si viva attendendo una ambita riconquista di qualcosa che ci si rifiuta di considerare perduto irrimediabilmente, non è ovviamente possibile arrestare lo scorrere del tempo, come testimonia, impietosa, la recente celebrazione del decennale. L'individuo, superate le difficoltà iniziali (che variano dal semplice trovarsi nell'immutato piccolo universo della propria abitazione scampata al danno, ma immersi in una città sconvolta, fino all'aver dovuto metabolizzare perdite pesanti di beni o addirittura umane) è comunque costretto a rientrare nel proprio vivere quotidiano, anche in assenza dei luoghi identitari, scena di tutti i suoi ricordi, tanto da costituire parte della persona stessa. Inizia così l'esistere nella costante e spesso vana attesa di riprendere possesso di tutti gli spazi presenti nella memoria, disposti a sopportare e a lasciarsi scivolare addosso il disagio quotidiano, nella speranza di tornare quanto prima a vivere le naturali esperienze di confronto e scambio proprie della vita sociale.

Il necessario volgere lo sguardo al presente implica, invece, la piena consapevolezza della complessità, gradualità, e conseguente durata, del processo di risveglio della comunità e dei luoghi urbani, che gli appartenevano e che la rappresentano. Questo iter, inevitabilmente lungo e articolato, attraversa vite e a volte generazioni intere lasciando in ogni persona traccia indelebile di una città via via diversa e in costante divenire. In tale fase transitoria è dovere, per tutte le figure che intervengono nel governo e nella trasformazione del territorio, agire con decisione, contrastando con ogni mezzo il sentimento di attesa, al fine di restituire al tempo di ogni cittadino la dignità di memoria.

La costruzione del presente passa anzitutto dalla lotta contro la dispersione dell'abitato sul territorio, fenomeno spontaneo, ma al contempo pericoloso, già caratteristico delle nuclei urbani contemporanei, ma ancor più di quelli colpiti da un evento traumatico come un terremoto. «Se vogliamo non usare l'auto, se vogliamo parlare con gli amici, la città deve essere compatta», come ricorda saggiamente lord Rogers e, proprio la necessità di relazioni e la loro fondamentale importanza nella quotidianità, porta a dedurre che la cittadinanza va ad ogni costo tenuta stretta

attorno al suo nucleo, che, nella nostra cultura, è inequivocabilmente coincidente con il centro storico, anche laddove questo sia stato gravemente ferito e compromesso. Il rapporto di prossimità con i luoghi della storia è, soprattutto in condizione di emergenza, una fondamentale ancora a cui aggrapparsi durante il processo di ricostruzione; nell'ovvia tutela della sicurezza di ognuno, è pertanto necessario, pur di mantenere ben saldo questo legame, impostare fin da subito i primi passi lungo il percorso di riappropriazione, orientandoli verso i vuoti urbani limitrofi al costruito storico. Attorno a queste aree, all'insegna di una provvisorietà illuminata (ben diversa negli effetti, a breve come a lungo termine, rispetto alla caotica diaspora di funzioni e persone che si è vissuta), è giusto intervenire con i primi innesti e le prime trasformazioni che inaugurano il lungo periodo di transizione e ricostruzione, definibile, rifacendosi a quella che deve essere la sua principale caratteristica, come la fase della *città dinamica*.

LA CITTÀ DINAMICA

«Anche le città credono d'essere opera della mente o del caso, ma né l'una né l'altro bastano a tener su le loro mura. D'una città non godi le sette o settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda». Così Marco Polo si rivolge al sovrano Kublai Kan nelle Città Invisibili di Italo Calvino, così è lecito porsi la seguente domanda per cercare la risposta al particolare contesto urbano che un evento catastrofico è in grado di generare:

Come possiamo godere di una città che il sisma ha reso apparentemente *invisibile*?

In una situazione sociale di spaesamento e dispersione, è indispensabile creare attrattori sociali negli spazi urbani capaci di connettere fisicamente luoghi e persone. L'evento traumatico, infatti, ha sì creato un vuoto, ma anche aperto innumerevoli possibilità di reinterpretazione dello spazio urbano. Lo strumento principale per riconquistare la città dovrebbe dunque essere dettato da un uso dinamico degli spazi aperti, delle aree verdi e più in generale di tutte quelle zone di transito e relazione tra i pieni architettonici che, in costante rapporto con il costruito, hanno la capacità di connettere materialmente le persone e di ricreare il perduto legame città-cittadino, bruscamente interrotto dal sisma. La priorità sarà dunque quella di privilegiare gli spazi pubblici, intesi come vero circuito linfatico del centro abitato, in quanto teatro della vita collettiva e capaci di creare, o meglio, in questo caso, ri-creare, il tessuto sociale e, di conseguenza, il senso di appartenenza della comunità. Accanto a questo, un uso multi-temporale e quindi diacronico degli spazi, recuperati e non, può essere una ulteriore soluzione per rigenerare il rapporto uomo-città. La possibilità di esplorare il tempo nel suo rapporto con lo spazio consente di rendere l'abitato resiliente ed adattabile, ovvero in grado, anche nel futuro, di saper reinterpretare spazi e funzioni

in base al mutare delle esigenze, siano esse connesse al variare delle condizioni sociali, che ad altri eventi eccezionali.

Ciò significa, nel caso concreto di L'Aquila, che è possibile intervenire sul tessuto con progetti temporanei, redatti su spazi oggi inospitali, non ancora interessati dal processo ricostruttivo pesante e quindi costretti ai margini del battito vitale della città; questi interventi puntuali, se ben concepiti, sono in grado di riattivare le dinamiche sociali proprie dello spazio urbano vitale. La semplicità e al contempo l'efficacia di questo meccanismo è ben esemplificata dall'intervento che ha inserito l'auditorium temporaneo, firmato dallo studio di Renzo Piano, all'interno della piazza di accesso al parco circostante il forte spagnolo; questo innesto mostra, a distanza ormai di anni, l'effetto positivo della reinvenzione operata sugli spazi pubblici attorno all'edificio che ha trasformato un parco storico poco frequentato nel primo luogo di scambio e incontro nato all'interno del centro storico e ancor oggi punto di riferimento per la collettività. Si cita anche un piccolo progetto, purtroppo non realizzato, di un deposito temporaneo di opere d'arte, concepito come padiglione visitabile e itinerante.

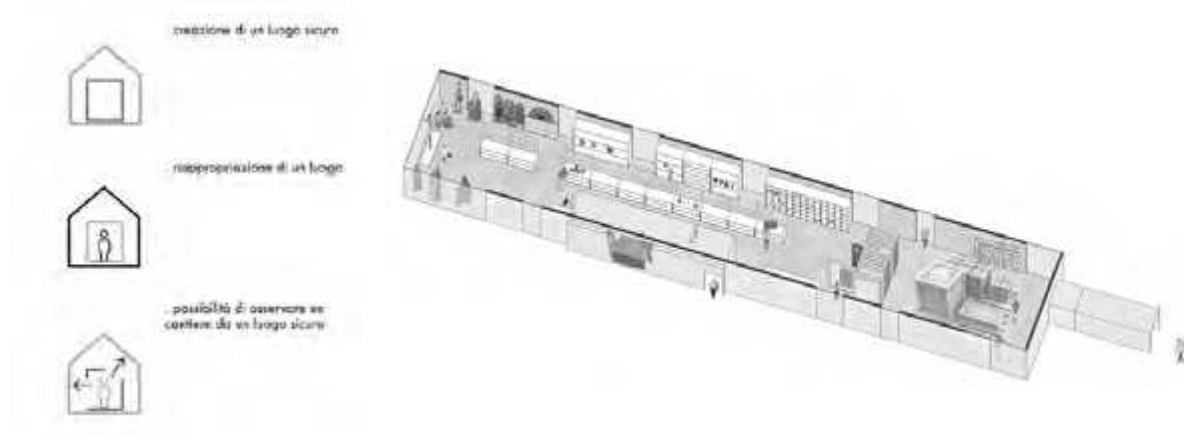


Fig. 2 Deposito temporaneo d'arte della città di L'Aquila: L'IDEA

L'idea alla base della proposta è quella di aprire alla città un edificio nel quale poter raccogliere alcune delle tante opere d'arte ancora in attesa di essere restaurate e ricollocate negli edifici monumentali di provenienza (anch'essi ancora in attesa di un intervento di restauro) in modo tale da riunirle in un piccolo scrigno dove poterle catalogare, custodire ed eventualmente restaurare nel piccolo laboratorio previsto all'interno. L'apertura al pubblico, con possibilità di visitare sia il deposito che il laboratorio, ha lo scopo di riconsegnare, seppur in via provvisoria, alla cittadinanza una parte importante dell'arte, e dunque della cultura, locale e consentire di osservare da vicino il processo di rinascita che interessa le opere come la città.



Fig. 3 Deposito temporaneo d'arte della città di L'Aquila: RENDER DI PROGETTO

Questa, come anche iniziative di genere molto diverso, possono coinvolgere tanto i luoghi pubblici, quanto le corti degli edifici, ma anche e sempre più, con il procedere degli interventi di ricostruzione sul tessuto edilizio, lo stesso edificato. Anche in tal caso, in una vitale prospettiva di temporaneità e progressiva riconquista, alcune proprietà, agibili ma ancora prive di fruitori, possono essere inserite in un meccanismo di condivisione e riuso degli spazi, aprendosi alla comunità e generando un profilo sempre mutevole della trama di spazi per tutti che attraversa la città.

LA RICOSTRUZIONE SOSTENIBILE

Una città, bruscamente privata del suo centro storico, diviene mutila, senza nodi aggregativi e punti di riferimento, e rivela la necessità di rigenerare completamente le proprie dinamiche di mobilità e di centralità.

In un contesto improvvisamente de-strutturato, la mobilità non deve avere il solo fine di “spostare” i cittadini da un punto all’altro, ma è giusto che assuma il ruolo di “rete di connessione”. Questa può essere organizzata in modo da predisporre la città stessa alle scommesse di una ricostruzione post sisma, come pure alle sfide che il futuro riserva ai nuclei abitati, innescando riconversioni e rigenerazioni al di fuori delle ricostruzioni materiali. Tali scommesse coincidono, non casualmente, con la dinamica globale di crescita dei grandi agglomerati e di spopolamento delle aree interne e montane. Il proseguire di questo fenomeno sta interessando, infatti, non solo i piccoli borghi, ma ormai anche le città di provincia. Se un tempo queste potevano fungere da catalizzatori, oggi subiscono la forza attrattrice dei vicini centri metropolitani. Una strategia per l’inversione di questo esodo sociale ed economico, potrebbe essere quella di anticipare la città del futuro, trasformando un piccolo centro in un polo di innovazione, nel quale l’innalzamento della qualità della vita, del rapporto con gli altri e con l’ambiente, sono gli obiettivi di una auspicata evoluzione.

Tali dinamiche urbane dovrebbero costituire anche la base di una ricostruzione virtuosa resasi necessaria a seguito di un cataclisma, ponendo come fondamento il principio della sostenibilità intesa qui in più larga scala rispetto all’efficienza energetica o rispetto dell’ambiente con cui, limitatamente, viene spesso associata. I principi di sostenibilità, infatti, costituiscono oggi l’obiettivo comune a livello internazionale non solo delle organizzazioni ad essa dedicate, ma anche dei singoli stati che, anche se non uniformemente, si stanno impegnando ad uno sviluppo meno consumistico.

In quest’ottica, come osserva R. Neutra è inutile chiedersi «dove si ferma l’utilità di un albero e dove comincia la sua bellezza», ma è meglio concentrarsi sullo spazio pubblico nel suo insieme. Questo, progettato come resiliente e adattabile, diviene luogo di origine della comunità attraverso un approccio che vede strategie di mobilità a basso impatto accanto al puntuale inserimento, nei vuoti urbani, di *cellule* e *tracciati verdi*, capaci essi stessi di innescare ed accompagnare il processo di ricostruzione sociale: una rete di spazi interconnessi in grado di mettere in relazione nuove polarità periferiche con luoghi pubblici ripensati per farsi punto di partenza e tappa fondamentale per la riappropriazione del centro storico. Questa rete deve

prevedere una mobilità che sia il più possibile diversificata per adeguare gli spostamenti alle effettive distanze da coprire. Un sistema di collegamenti urbani nel quale dare pari dignità a pedoni, biciclette, mezzi pubblici e mezzi a motore privati, il tutto in una infrastruttura capace di interconnettere le grandi e variegata realtà della città territorio.

La riappropriazione del tempo e dell'ambiente urbano da parte del cittadino diventa così la vera sfida di sostenibilità che le città devono affrontare ponendoci dinanzi alla scelta di pianificare o essere spettatori di uno sviluppo casuale. In una società sempre più dinamica e interconnessa, si avverte la necessità di luoghi fisici di aggregazione. In una città disgregata da un evento calamitoso, tale necessità viene avvertita in maniera amplificata, mettendo in luce le nuove sfide che gli spazi pubblici sono chiamati ad assolvere.

La ricostruzione sostenibile è, per L'Aquila, la reale sfida dei prossimi decenni.

L'obiettivo è dunque la cura costante della qualità della vita, del singolo cittadino e dell'intera comunità, attraverso una rinascita veloce per una "città lenta", che vede nel potenziamento dello spazio pubblico un mezzo per far sì che l'ambiente urbano sia emancipatore e civilizzatore e, al tempo stesso, nell'uso di una mobilità progressiva, la via per il ritorno alla natura in una città realmente più verde.



Fig. 4 Progetto RESTART 2014, PIAZZA S. BASILIO. Associazione VIVIAMOLAQ Foto di S. Mont y Girbes

Bibliografia

AA. VV. (2011), *Theme European 12, adaptable city - la ville adaptable*. Paris La Grande Arche.

Calvino I. (1972), *Le città invisibili*. Torino: Einaudi.

Carbonara G., *Il restauro fra conservazione e modificazione. Principi e problemi attuali*. Napoli Artstudiopaparo.

Neutra R.J. (2015), *Progettare per sopravvivere. Le emozioni hanno una forma?*. Roma/Ivrea Comunità Editrice.

Paoletta A. (2017), *Partecipare l'architettura. Ovvero come progettare nella comunità*. Cosenza Pellegrini Editore.

Rogers R. (2017), *Un posto per tutti. Vita, Architettura e società giusta*. Monza: Johan & Levi Editore.

* Ingegnere PhD "Recupero, Progetto e Tutela nei Contesti Insediativi"

** Ingegnere Specialista in Restauro dei Monumenti

*** Architetto Specialista in Restauro dei Monumenti

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

La Progettazione Urbana come Strumento di Prevenzione del Terrorismo

Alessandro Rizzo *

Abstract

While public administrators worldwide try to devise ways to deter, prevent and mitigate terrorist attacks, there is growing concern among professionals on how urban design and planning might help improving safety in the urban environment while keeping acceptable levels of quality in the overall urban experience. Besides the deployment of passive defense features, applying prevention in the long term by facing widespread issues of deprivation and social exclusion while planning intervention within the urban fabric is worthy of deeper analysis and experimentation.

Parole chiave: Progettazione Urbana, Rigenerazione, Resilienza, Terrorismo

Keywords: Urban Design, Regeneration, Resilience, Terrorism

1 – Antefatto

Chiunque fosse nato e già in grado di intendere nel primo pomeriggio dell'11 settembre 2001, ricorda esattamente dove si trovasse nel momento in cui le televisioni di tutto il mondo cominciarono a trasmettere in diretta le immagini degli attacchi terroristici alle torri gemelle del World Trade Center di New York.

Io ero in una sala riunioni del palazzo comunale di Viareggio, dove in rappresentanza di un gruppo di lavoro diretto da Richard Rogers discutevo con il Sindaco sulle ultime ed ennesime modifiche da apportare ad un importante progetto di rigenerazione urbana che avrebbe potuto risollevere le sorti della città, già allora sofferente di un evidente declino fisico ed economico. Il tavolo ingombro di carte, a due anni dal completamento dell'incarico ancora si discutevano cambiamenti e stralci che, come cercavo di spiegare ai miei politicamente pragmatici interlocutori, rischiavano di vanificare gran parte del potenziale positivo del progetto. La segretaria irruppe nella stanza e si precipitò ad accendere il televisore, mentre tentava di spiegare concitata cosa stava succedendo. Rimanemmo con gli occhi incollati allo schermo senza dire una parola per almeno un paio d'ore, cercando di dare un senso a quello che vedevamo succedere in diretta. In quel momento però,

nonostante l'evidente enormità del fatto in sé, nessuno poteva avere la minima idea di quanto quell'evento avrebbe cambiato il mondo, e quanto profondamente le circostanze che ne scaturirono avrebbero inciso sul modo di vivere e progettare le città. Come si poteva immaginare che un singolo attacco terroristico, per quanto così efficace nel colpire il simbolo del capitalismo occidentale nella città simbolo della cultura occidentale, potesse alterare il quadro geo-politico globale in modo talmente radicale da comportare infine un cambiamento sostanziale ed irreversibile nelle abitudini, nei meccanismi mentali e quindi nella vita di ciascuno di noi?

2 – Il Mondo Nuovo

A partire da quella data gli Stati Uniti, da paladini di una lotta anti-comunista oramai pressoché esaurita, si trasformarono prontamente in capofila della lotta anti-terrorista, e incominciarono in modo molto efficace ad insinuare nella mente e nella vita di tutti noi una nuova idea di conflitto armato senza frontiere, nel quale i parametri classici degli scontri fino ad allora combattuti non erano più validi: non esiste più un fronte di guerra chiaramente definito, non esistono due fazioni che si fronteggiano in campo aperto, non esistono obiettivi da raggiungere se non la totale cancellazione dell'avversario e, soprattutto, non esiste più alcuna inviolabilità territoriale, nessuna regola, nessun confine, nessuna neutralità. Chiunque, qualunque cosa, in qualunque momento, in qualunque luogo, può diventare un obiettivo da colpire. Ci troviamo in una condizione di conflitto permanente, a bassa intensità ma a diffusione globale, che fa del senso di insicurezza del cittadino la sua arma più efficace. Ovviamente non era questa la prima volta che in campo internazionale si sentiva parlare di terrorismo. L'IRA in Irlanda del Nord, l'ETA nelle regioni basche, il conflitto israelo-palestinese, ci avevano abituato in un certo qual modo alla terminologia e al *modus operandi* tipico di conflitti di tal genere, ma si trattava, per la maggior parte di noi, di fatti oltremodo distanti, confinati in aree geografiche limitate e chiaramente individuate e per di più, almeno allora, turisticamente poco interessanti. L'impatto sulla nostra vita di tutti i giorni era quindi estremamente ridotto, per non dire nullo. Adesso invece, ogni volta che partecipiamo ad eventi affollati, che visitiamo una città, che vediamo uno zainetto abbandonato, che saliamo su un aereo, su un autobus o su un treno, ci guardiamo intorno circospetti, valutiamo il rischio, mettiamo in conto la possibilità che qualcosa possa accadere.

La paura instillata nella mente di ciascuno di noi ha fatto sì che nel breve termine chiedessimo a gran voce misure efficaci quanto evidenti di protezione del nostro ambiente urbano, che nel medio termine accettassimo restrizioni senza precedenti della nostra privacy e

della libertà personale, e che nel lungo termine ci si abituasse a tutto ciò, come se fosse la più normale delle condizioni.

Giustificati e supportati in tal modo dall'opinione pubblica, nel periodo compreso tra il 2001 ed il 2019 gli Stati Uniti hanno speso nella cosiddetta *guerra al terrore* la cifra *monstre* di 5,9 trilioni di dollari, di cui quasi un trilione per la sola sicurezza nazionale interna. Tale cifra, giusto per dare un'idea, è superiore al totale speso dagli USA per l'intera seconda guerra mondiale (\$4,1 trilioni al cambio attuale) e perfino al totale speso in armamenti nucleari nel periodo compreso tra il 1940 ed il 1996 (\$5,8 trilioni al cambio attuale)ⁱ. Il conteggio delle vittime, tra civili e militari, sfiora oggi le cinquecentomila. La *guerra al terrore* sta funzionando?

Per rispondere a questa domanda è necessario valutare due aspetti fondamentali della questione: l'efficacia di una strategia basata unicamente su politiche aggressive all'esterno e difesa passiva all'interno dei propri confini, al fine di proteggere il territorio nazionale e più in generale il mondo occidentale dagli attacchi terroristici; l'effettivo ritorno economico e sociale della spesa effettuata fino ad oggi per finanziare la lotta al terrorismo (valutata quindi in termini di mero *investimento*) se paragonata al ritorno potenziale di una spesa equivalente in altri settori.

A partire dal giorno successivo agli eventi dell'11 settembre 2001, una parte fondamentale della strategia elaborata dagli USA per combattere il terrorismo e prevenirne gli attacchi sul territorio nazionale è sempre stata quella di «combattere i terroristi a casa loro». Su questa base, e nella convinzione diffusa ad arte che i terroristi provenissero dai cosiddetti *stati canaglia*, tutte le amministrazioni che da allora si sono susseguite hanno giustificato e finanziato massicce azioni militari all'estero. In realtà però, di 427 persone accusate di attività terroristiche all'interno del territorio americano dal 2001 ad oggi, 231 sono cittadini americani per nascita, 100 sono cittadini americani naturalizzati e 55 sono legalmente residenti negli USA. Solo in 5 casi accertati si tratta di immigrati clandestini. Analizzando i dati relativi al numero di casi di terrorismo negli USA dal 2001 ad oggi, se ne riscontra una crescita pressochè costante, con un picco di ben 80 casi nel 2015ⁱⁱ.

Le azioni intraprese dagli USA in campo internazionale nell'ambito della *guerra al terrore* sembrano quindi errate nelle premesse e dannose nei risultati, avendo ottenuto solo un evidente inasprimento del fenomeno.

Per quanto riguarda il fronte interno, negli Stati Uniti come in tutti i paesi che sono stati o potenzialmente rappresentano obiettivi terroristici, si è intervenuto quasi esclusivamente attraverso l'aumento smisurato degli strumenti di controllo sulla popolazione a fini di

prevenzione, con la conseguente significativa riduzione della privacy e della libertà personale, e l'implementazione di sistemi di difesa passiva ai fini del contenimento dei danni in caso di attacco. In entrambi i casi non si tratta in alcun modo di sistemi che consentono di individuare e correggere le cause alla base del fenomeno, ma solo di ridurne gli effetti. Si agisce cioè sul sintomo piuttosto che sulla malattia.

Partendo dal presupposto che l'idea di *blindare* fisicamente tutti i potenziali obiettivi può essere considerata una soluzione necessaria nel breve termine ma diventa poco credibile ed inefficace nel medio e lungo termine, ad oggi l'unico passo avanti in tal senso è rappresentato dall'idea di introdurre elementi di difesa già nelle prime fasi della progettazione di edifici o spazi urbani, *fondendoli* all'interno delle strutture attraverso artifici paesaggistici o di arredo urbano che li rendano invisibili o esteticamente gradevoli, senza ridurne l'efficacia in termini di ostacolo al compimento di un attacco terroristico o riduzione dei danni da questo derivanti. Tali artifici, per quanto esteticamente migliori dei blocchi di cemento o delle fioriere che siamo abituati a vedere utilizzati a tale scopo, rischiano anch'essi di aggravare il fenomeno nella misura in cui accentuerebbero le differenze tra le aree urbane centrali, ricche ed estremamente curate che solitamente includono obiettivi sensibili, e quelle periferiche, povere e degradate, dalle quali solitamente le minacce provengono. Inoltre, e forse più importante, qualunque sia il sistema di difesa messo in atto sarà sempre troppo facile superarlo attraverso strategie che, come abbiamo tristemente verificato più volte, includono l'attacco suicida.

In termini economici e sociali, un semplice calcolo basato su dati ufficiali permette di constatare che i 260 miliardi di dollari spesi dagli USA ogni anno dal 2001 ad oggi per la sola lotta al terrorismo hanno comportato la creazione di poco meno di 1,8 milioni di posti di lavoro ed un ritorno economico di circa 147 miliardi all'anno, con un saldo passivo di 113 miliardi. La stessa cifra, spesa ad esempio nel settore dell'educazione primaria e secondaria, avrebbe creato circa 5 milioni di posti di lavoro e restituito all'economia 338 miliardi (saldo attivo di 78 miliardi), mentre nelle infrastrutture, argomento che ci riguarda più direttamente, avrebbe creato 2,55 milioni di posti di lavoro per un ritorno economico di 390 miliardi (saldo attivo di 130 miliardi)ⁱⁱⁱ. Anche volendo analizzare la questione dal punto di vista dell'investimento dunque, l'impiego di risorse appare errato ed ingiustificato.

Fornire risposta alla domanda che ci siamo posti risulta quindi piuttosto facile: almeno fino ad oggi, la *guerra al terrore* ha rappresentato una strategia disastrosa che all'agghiacciante tributo in vite umane e all'enorme spreco di denaro ha aggiunto un consistente peggioramento

del fenomeno a livello globale. Un fallimento che va ben al di là dei confini geografici degli Stati Uniti. Se realmente vorremo trovare una soluzione credibile, sarà dunque necessario un profondo ripensamento delle strategie fin qui messe in atto, che consenta di ridefinirne gli scopi risalendo alle cause del problema.

3 – Il Ruolo della Progettazione Urbana

I numeri dimostrano che la quasi totalità degli attacchi terroristici compiuti nei paesi occidentali è pianificato e portato a termine da cittadini nati o regolarmente residenti nei paesi in cui gli attacchi stessi hanno luogo. Che cosa spinge queste persone a rivoltarsi contro il proprio paese di origine, o contro il paese che li ha accolti, che gli ha offerto l'opportunità di una vita migliore e che dopo anni di residenza dovrebbero sentire come proprio?

La risposta a questa nuova domanda non è facile come la precedente e certamente non univoca. Possiamo però cominciare con lo sgombrare il campo da alcuni luoghi comuni: i terroristi non sono *pazzi* (solo tre di loro, tra le centinaia di indagati e sottoposti a fermo dopo l'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, avevano una storia accertata di malattie mentali nel loro passato) e non sono criminali seriali (solo il 12% degli arrestati aveva la fedina penale sporca, contro una media dell'11% tra i maschi americani adulti). Nella maggior parte dei casi è invece emersa una storia di evidente e grave disagio sociale e la conseguente necessità di attaccarsi a qualcosa: a un gruppo, ad una ideologia, in qualche modo utile a fornire uno scopo da raggiungere, un motivo per alzarsi dal letto la mattina. Molto spesso, ai reclutatori che hanno avviato i processi di radicalizzazione politica o religiosa e spinto queste persone verso il terrorismo, è stato sufficiente riuscire ad incanalare tale bisogno a proprio uso e consumo.

Si tratta quindi in larga parte di un problema le cui cause prime risalgono evidentemente a fattori prettamente sociali ed ambientali, e che quasi mai deriva direttamente da estremismi indipendenti dal contesto in cui alla fine matura ed esplose.

Chiunque abbia una conoscenza sufficientemente approfondita delle condizioni, della qualità della vita e della reali possibilità di riscatto sociale realmente a disposizione dei residenti negli innumerevoli ghetti per immigrati o nelle periferie dove le minoranze etniche e religiose rimangono inevitabilmente confinate, ai margini fisici e sociali delle metropoli occidentali, non avrà difficoltà a capire quanto facilmente il sogno di una vita migliore possa trasformarsi in un incubo fatto di povertà, esclusione ed impotenza. Quando anche le ultime speranze di crescere i propri figli con dignità sono perdute, allora il terreno è fertile per comportamenti antisociali e

criminali oppure, se si è religiosi, politicamente impegnati e (im)propriamente indottrinati, per il terrorismo.

Un aneddoto che ho già avuto modo di raccontare in altri miei scritti mi riporta alla metà degli anni 90, quando studiavo progettazione urbana all'Architectural Association di Londra. Insieme ad altri studenti partecipai ad una visita presso uno dei peggiori esempi di *public housing* della Gran Bretagna, l'Aylesbury Estate a Southwark, uno dei quartieri più problematici della capitale britannica. Il complesso, completato nei tardi anni 70, era impostato sulla classica e troppo spesso abusata utopia LeCorbusierana ed includeva oltre 2700 alloggi ed alcuni servizi per una popolazione di circa 10.000 persone, pari a quella di un paese di medie dimensioni. Agli inizi degli anni 90, le condizioni fisiche degli edifici, il tasso di criminalità e le tensioni sociali costrinsero l'amministrazione locale ad entrare nell'ordine d'idee di demolire l'intero complesso per sostituirlo con qualcosa di maggiormente sostenibile. La qualità del progetto originale, sia dal punto di vista architettonico che urbano era inesistente: la pessima qualità dei materiali impiegati provocò infiltrazioni tossiche ed un aumento smisurato del tasso di mortalità infantile e dell'incidenza di patologie tumorali; l'impianto impostato su di un rapporto tra edifici e spazi comuni erratamente modernista, con oltre 15 chilometri di percorsi pedonali sopraelevati, lo trasformò in una specie di ghetto completamente disconnesso dal contesto. Mentre la nostra guida ci illustrava gli aspetti più deteriori di un complesso reso surreale dalla deprivazione e dal degrado, una giovane madre con un bambino di 4, forse 5 anni uscì da una delle abitazioni e passò accanto al gruppo del quale facevo parte. Il bambino si fermò e ci guardò stupito: non si spiegava il motivo della nostra presenza e lo chiese alla madre. Lei, perfettamente consapevole dei motivi che ci avevano spinto fin lì, con le lacrime agli occhi ed un groppo in gola non riuscì a rispondergli; gli calzò meglio il cappello di lana sulla testa, gli chiuse l'ultimo bottone della giacca e lo portò via. In quell'esatto momento, lo sguardo di quella madre, il senso di umiliazione e di impotenza che ne traspariva, riuscirono a farmi capire quello che in molti anni di studio non ero riuscito a comprendere: l'enorme responsabilità che come progettisti abbiamo sulle spalle. Un ambiente urbano come quello, privo d'identità e di carattere, privo di servizi, senza nessuna qualità alla scala architettonica come a quella urbana, che tipo di cittadino può produrre? Non può stimolare alcun senso di appartenenza, annienta la dignità ed apre le porte al vandalismo, ai comportamenti aggressivi, al degrado, al crimine. Non permette di mettere radici, perché l'istinto che naturalmente ci spinge a cercare condizioni ottimali per il nostro habitat ci impedisce di

riconoscere tale ambiente come casa, continuamente alimenta la rabbia e stimola la volontà di scappare il prima possibile, e con qualunque mezzo^{iv}.

Eppure, ad oggi, quando si parla di progettazione urbana in relazione al rischio di attacchi terroristici, si continuano solo ed unicamente ad indicare soluzioni di difesa passiva e a descrivere un mondo di distopie Orwelliane come se fosse la più auspicabile delle condizioni, o perlomeno un male necessario al quale dobbiamo necessariamente adattarci. Si parla di resilienza, di riduzione del danno potenziale in termini economici e di vite umane derivante da attacchi considerati inevitabili, mai del ruolo che la progettazione urbana dovrebbe e potrebbe avere in termini di prevenzione del terrorismo inteso come fenomeno sociale di reazione estrema a condizioni insostenibili di degrado fisico e sociale. Soprattutto, non si capisce che cercare unicamente di difendersi in tal modo dagli effetti, piuttosto che intervenire per eliminare le cause, non potrà far altro che scavare un solco ancora più profondo tra enclaves ricche e ghetti poveri nello stesso ambito urbano, delineando un futuro di conflitti progressivamente più difficili da controllare e correggere.

Politiche proattive di rigenerazione urbana ed inclusione sociale che affrontino seriamente già in fase di pianificazione e progettazione gli evidenti quanto diffusi problemi di degrado fisico e sociale, esclusione e ghettizzazione delle nostre periferie, potrebbero nel lungo termine contribuire sostanzialmente a risolvere il problema alla radice, o quantomeno a ridurre gli effetti in modo consistente. Non stiamo certo affermando che la progettazione urbana, da sola, sarebbe sufficiente ad eliminare il rischio terrorismo dalle metropoli occidentali, ma è fuor di dubbio che una forma di prevenzione che punti su un drastico incremento della qualità della vita attraverso la realizzazione di ambienti urbani che possano stimolare nei residenti il senso di appartenenza ad un luogo e ad una comunità, e quindi mantenere viva la speranza e la dignità necessarie per guardare negli occhi i propri figli ed infondergli coraggio, non potrà che ridurre sensibilmente il numero di coloro i quali, convinti di non aver più nulla da perdere, sperano di guadagnarsi il paradiso o semplicemente di poter essere ricordati compiendo atti estremi come quelli ai quali ci stiamo tristemente abituando.

Come noto, non siamo i primi a richiamare l'attenzione sul fondamentale ruolo sociale che la progettazione urbana potrebbe rivestire nell'ambito dei processi di pianificazione, gestione e rigenerazione delle nostre città. Già negli anni '60 del 900, attenti osservatori dell'ambiente urbano quali Kevin Lynch e Jane Jacobs, per nominare solo i più conosciuti, avevano evidenziato i guasti che l'equivoco modernista e la corsa al profitto a breve termine continuavano a causare

sulla struttura coesiva, materiale e immateriale, delle metropoli contemporanee, sottolineando come il fattore umano, per quanto destabilizzante, non possa essere escluso dall'equazione o entrarvi solo in termini statistici. Non si può limitare l'analisi dell'ambiente urbano, soprattutto se questa è compiuta ai fini di un successivo intervento, ai soli aspetti materiali, formali od estetici, neanche quando tale atteggiamento sembra sufficiente a soddisfare le immediate esigenze di mercato. Gli aspetti immateriali della vita urbana, per quanto richiedano grande sensibilità e pazienza per essere rilevati, non sono vaghi al punto da non poter essere considerati ed utilizzati nel processo progettuale, alla scala architettonica come a quella urbana^v.

Dopo quarant'anni durante i quali tali idee sono state considerate solo all'interno del dibattito accademico, negli ultimi quattro lustri, sulla scia del lavoro portato avanti dalla Urban Task Force di Richard Rogers^{vi}, dal governo britannico e dalla EU^{vii}, ha cominciato a prendere piede un nuovo modo d'intendere la pianificazione e la progettazione urbana all'interno del quale concetti astratti quali la sostenibilità ambientale, sociale ed economica nel processo di produzione dello spazio urbano si concretizzano per la prima volta in una serie di strategie e di metodologie chiaramente definite, che tendono verso un unico obiettivo di qualità, dello spazio come della vita all'interno dei nuclei urbani. Tra queste, quella che maggiormente incide sul modo di programmare e gestire lo spazio urbano trasferisce molte delle responsabilità e degli scopi che prima rientravano nell'idea modernista di *pianificazione urbanistica* verso una rinnovata e più ampia accezione di *pianificazione strategica* all'interno della quale, piuttosto che cercare di definire a priori la forma fisica che la città dovrà assumere nei successivi venti anni, si delineano degli obiettivi da raggiungere e delle metodologie per il controllo e la partecipazione propositiva delle amministrazioni pubbliche nei processi di trasformazione urbana.

Nella consapevolezza che gli stessi obiettivi di qualità possono essere raggiunti attraverso strade tra loro anche molto diverse, che non possono essere definite a priori in quanto cambiano continuamente al variare delle condizioni politiche, economiche e sociali, si sviluppa l'idea di una programmazione urbanistica flessibile attuata *per progetti*, piuttosto che solo attraverso la visione univocamente e rigidamente delineata dal piano urbanistico tradizionale attraverso vincoli, divieti e zonizzazioni immodificabili, contenute all'interno di un documento omnicomprensivo, in termini spaziali quanto temporali. La progettazione, sia essa architettonica o urbana, assume dunque valenza multi-dimensionale, multi-scalare e multi-disciplinare, nella rinnovata certezza che ogni modifica introdotta nell'ambiente urbano incide sui suoi equilibri e quindi potenzialmente sulla sua totalità. Certo, operare in base a tale cognizione implica un maggiore impegno e l'impiego di

maggiori risorse, ma il valore aggiunto al risultato finale è sempre superiore a qualunque incremento di spesa. Procedere ad esempio con un'analisi preliminare del contesto sociale e culturale sufficientemente approfondita, soprattutto in aree dove risiedono minoranze etniche, religiose o culturali, permette di individuare in modo molto preciso il ruolo potenziale del nuovo inserimento nell'ambito urbano, gli obiettivi da raggiungere, gli errori da evitare, il target di utenza ed il rapporto costi-benefici. Il coinvolgimento della popolazione locale fin dalle prime fasi di analisi consente, oltre alla definizione di un quadro molto più chiaro delle condizioni del luogo, anche di evitare conflitti e resistenze durante le fasi di progettazione, realizzazione e gestione delle opere, incrementando nei residenti il senso di appartenenza e riducendo di conseguenza i comportamenti antisociali. L'incremento dei tempi di progettazione e dei costi di realizzazione che un tale approccio implica è il motivo per cui, ad oggi, pressochè solo in interventi a totale budget privato e con target d'utenza medio-alto se ne è vista l'applicazione. Alcune amministrazioni particolarmente illuminate e lungimiranti però, soprattutto nel nord-Europa^{viii}, già da alcuni anni hanno iniziato ad investire consistenti risorse pubbliche nella rigenerazione di aree urbane particolarmente degradate, dimostrando che laddove ai concetti già acquisiti di sostenibilità ambientale ed economica si è affiancato quello di sostenibilità sociale, i risultati in termini di riduzione della disoccupazione, dei conflitti socio-culturali e del tasso di vandalismi e crimini violenti sono eccezionalmente confortanti già nel breve e medio termine, compensando ampiamente il maggiore costo economico dell'intervento con il minore costo sociale di gestione a regime. Investire fondi pubblici in intelligenti politiche di rigenerazione urbana può dunque risultare già di per sé conveniente anche se, insieme alle minacce che naturalmente scaturiscono dall'eccessiva disuguaglianza e dalla privazione dei diritti fondamentali dell'individuo all'interno dello spazio urbano, non dovessimo fronteggiare il rischio terrorismo.

Negli Stati Uniti, il budget annuale del dipartimento federale *Housing and Urban Development* ammonta mediamente a 50 miliardi di dollari, di cui meno di 3 destinati al settore *Community Planning and Development* e quasi tutti assorbiti dalla gestione ordinaria. È evidente che cifre così ridotte per un territorio così ampio non potranno mai essere sufficienti neanche solo ad avviare un programma credibile ed efficace di rigenerazione fisica e sociale delle periferie urbane. Alla consueta giustificazione secondo la quale, pur essendoci la volontà politica, questo sia dovuto alla cronica mancanza di fondi, si oppongono i dati sopra riportati in relazione alle spese per la *guerra al terrore*, per la quale non si esita a ricorrere massicciamente al debito estero, ed al riscontro negativo in termini economici, sociali e di raggiungimento degli obiettivi

prefissati. In tale ottica, risulta senz'altro meno ingenuo di quanto potrebbe apparire il pensare di dirottare almeno parte di quei fondi destinandoli, insieme alle pur legittime misure di difesa e contenimento da impiegarsi nel breve termine, verso programmi di rigenerazione urbana più lungimiranti ed efficaci nel medio e lungo termine. Per quanto la cronaca socio-politica internazionale imponga ancora oggi di mettere in conto la probabile forte resistenza di onnipresenti gruppi d'opinione populistici, nazionalisti o xenofobi avverso investimenti demagogicamente bollabili come mero assistenzialismo o sostegno all'immigrazione, l'ampio coinvolgimento della popolazione residente, anche al di fuori dell'area d'intervento, e la condivisione di reali obiettivi di incremento generalizzato della qualità della vita sull'intero sistema urbano potrebbero diffondere la cognizione che le parti di cui una città è composta non sono contenute in compartimenti stagni tra loro indipendenti, ma che al contrario esiste un rapporto di causa-effetto che ad ogni azione di modifica dell'ambiente urbano, per quanto alla scala locale, contrappone una reazione sul piano socio-economico generale.

Architetti ed urbanisti condividono un'etica professionale ed una responsabilità sociale che gli impone, nei limiti delle proprie competenze, di acquisire e trasmettere la consapevolezza che risultati importanti possono essere raggiunti anche solo abbandonando posizioni rigide e preconcepite che, nella miope corsa a favorire una piccola parte della popolazione globale, continuano a spingere inesorabilmente il mondo verso il baratro.

ⁱ Crawford N.C. (2018), *United States Budgetary Costs of the Post-9/11 Wars Through FY2019: \$5.9 Trillion Spent and Obligated*, Brown University, Watson Institute.

ⁱⁱ Cfr. AA.VV. (2019), *Terrorism in America after 9/11*, Forbes - New America Foundation.

ⁱⁱⁱ Cfr. Garrett-Peltier H. (2018), *War Spending and Lost Opportunities*, Brown University, Watson Institute.

Bivens J. (2017), *The potential macroeconomic benefits from increasing infrastructure investment*, Economic Policy Institute. Amadeo K. (2019), *War on Terror, Facts, Costs, and Timeline*, The Balance.

^{iv} Cfr. Rizzo A. (2016), *Manuale di Progettazione Urbana*, Firenze: Edifir.

^v Cfr. Rizzo A. (2012), *Effetto Bilbao*, Milano: Idea Books.

^{vi} Urban Task Force (1999), *Towards an Urban Renaissance*, London: Spoon Press.

^{vii} Cfr. *Urban Sustainable Development in the EU: A Framework for Action* (1998), *Bristol Accord* (2005), *Leipzig Charter on Sustainable European Cities* (2007) et al.

^{viii} Con l'Olanda e la Scandinavia tra i casi più noti.

* Architetto, Master in Housing & Urbanism alla Architectural Association di Londra, PhD in Progettazione Urbana,

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Lo Spazio Negato

Alessia Rossi*, Francesco Giancola**

Abstract

From the post-earthquake reconstruction of the city of L'Aquila, the two authors start a reflection on living and dwelling that embraces contemporary society. The trivialization of the landscape reduces individual expression to its lowest terms, as it confines the cultural production of the community into an irreproducible past. The authors' research, enriched by the diversity of gaze of many thinkers and artists of our century, explores possible alternatives to the loss of public spaces.

Parole chiave: abitare, cittadino, individuo, altro, ecosofia.

Keywords: dwelling, citizen, individual, other, ecosophy.

Nel ricordo dei mesi successivi al terremoto del 6 aprile 2009 vi è soprattutto quello di una città militarizzata, satura di divieti di accesso, di confini, transenne, cartelli di zona rossa e posti di blocco. La città deserta, con le piazze vuote e le luci spente, sembrava che di notte piangesse i suoi abitanti. Poco dopo, con un ritmo via via crescente, il flusso cittadino ha cominciato a disegnare nuovi percorsi, a costruire nuove routine, seguendo una periferica trama stradale in poco tempo potenziata e resa più agevole al traffico dei veicoli. Lungo questi assi viari, privi di marciapiedi e orientati secondo un sistema centrifugo rispetto al centro della città, sono proliferati centri commerciali fino ad allora disertati dai cittadini, abituati a percorrere le vie del centro storico. Questi luoghi di intrattenimento chiusi hanno rappresentato per molti un'alternativa di successo alla strada e agli spazi pubblici sino al quel momento vissuti e che a causa dell'inaccessibilità e del potenziale pericolo hanno smesso di attrarre gli abitanti. L'abbandono degli spazi pubblici a favore di luoghi chiusi, sicuri e bene monitorati, ha comportato la graduale scomparsa delle relazioni sociali che in essi avevano luogo, le cui conseguenze a medio e lungo termine hanno portato ad un degrado sociale estremo.

Mentre gran parte delle strade e piazze del centro storico rimanevano chiuse per lavori o per questioni di sicurezza, la città si trasformava in un cantiere, con il caratteristico skyline frastagliato di gru e impalcature, persino bello a vedersi. Aumentavano gli spostamenti dei cittadini, che in poco tempo si abituavano alla velocità, ai paesaggi degradati, ai marciapiedi delimitati da transenne, al transito fugace privo dell'esperienza dell'*abitare*. L'ospitalità, se non addirittura l'assenza di spazi pubblici, ha privato per anni l'intera città della tradizionale interazione tra i cittadini, del passeggio fine a se stesso, delle piazze e dei vicoli. Gli attuali adolescenti non ne hanno addirittura mai fatto esperienza.

Camminare per le strade e le piazze della città è un'attività che ha caratterizzato la vita di tutte le generazioni che ci hanno preceduto. Camminare senza uno scopo preciso è stato fino a poco tempo fa un modo di abitare lo spazio pubblico, di esistere all'interno di una struttura complessa come la città. L'abitudine del passeggio serale, come in molte altre città italiane, è stato per generazioni il modo di ricongiungersi alla comunità, di uscire dalla sfera privata e partecipare alla vita pubblica cittadina. Il camminare senza scopo rendeva possibili incontri non programmati, discorsi non preparati, scoperte imprevedibili. Rendeva possibile il confronto con l'altro. Il passeggio, citando l'artista americana *Rebecca Solnit* che del camminare ha fatto una seducente ricerca storico-artistica, "non è un modo per arrivare da qualche parte, ma per essere da qualche parte"¹.

Il passaggio dal camminare alla velocità degli attuali transiti cittadini, questo radicale mutamento nelle abitudini di vita, è forse l'inesorabile destino che ogni città sperimenta nella *modernità liquida* descritta da *Zygmunt Bauman* quale "prolungato tentativo di accelerare la velocità di movimento" che "ha oggi raggiunto il suo limite naturale"².

Tuttavia è evidente come né le amministrazioni né in generale coloro che sono stati coinvolti nella redazione e programmazione dei piani di ricostruzione della città abbiano seriamente rivolto la propria attenzione alla ricomposizione del tessuto sociale e al recupero dello spazio pubblico che ne costituisce il naturale *habitat*. La ricostruzione della città, ad esclusione di piccole eccezioni, si è concentrata sino ad oggi sugli edifici privati, e questo ha contribuito ancora di più a scardinare il concetto di *cittadino* a favore dell'*individuo*, esasperandone l'individualità e l'allontanamento dalla sfera pubblica. Ma l'individuo, per citare Bauman, "è il peggior nemico del cittadino [...]. Il "cittadino" è una persona incline a ricercare il proprio benessere attraverso il benessere della città, l'individuo tende a mostrarsi freddo, scettico o diffidente nei confronti di concetti quali "causa comune", "bene comune", "buona società" o "società giusta"³.

L'allontanamento dallo spazio pubblico ha come inevitabile conseguenza l'allontanamento dall'interesse comune, l'incapacità di condivisione dello spazio con *estranei* porta all'incapacità di relazione con il prossimo, di comunicazione e di comprensione verso ciò che differisce dal proprio vissuto. Allo spazio pubblico fisico si è sostituito uno *spazio virtuale*, piattaforme *social* che negli anni sono diventate veri e propri palcoscenici per *haters* contrari a tutto, mossi da un dissenso profondo, per quanto fugace, verso ogni trasformazione o innovazione, e tuttavia privi di un barlume di critica o appiglio culturale alle proprie argomentazioni. Ma nei social, come è noto, si dà poca importanza alla verità e all'approfondimento, poiché conta molto di più l'immediatezza della notizia, la sua capacità di attrarre il lettore con frasi e vocaboli dai toni forti e contundenti. Il contributo pubblico degli utenti di queste piattaforme ha giocato un ruolo fondamentale nell'exasperazione dei timori e delle ansie di una popolazione già terremotata, costruendo e consolidando un clima di diffidenza e ostilità soprattutto nei confronti di ciò che poteva essere inquadrato come diverso rispetto al passato.

Si aggiunga a questo l'ostentata predilezione che le amministrazioni e numerosi progettisti hanno avuto per la ricostruzione *dov'era com'era*, per l'assurda ripetizione di fatiscanti edifici degli anni '70 identici a prima, la cieca riproposizione di un edificato anonimo in cui l'unica innovazione è consistita in un nuovo colore delle facciate. "C'è" - nota *Franco La Cecla* - "un'assurdità di fondo nel modo, nella prosopopea, nella retorica che si mostra nei balconi e nelle finestre [della periferia] nella ripetizione ossessiva dei moduli e nell'ingenuità deficiente secondo cui un colore di facciata o un orpello decorativo dovrebbe salvare il tutto"⁴.

Si ravvisa in questa scelta consapevole la volontà di creare *spazi docili*⁵, paesaggi anestetici per l'abitante ormai abituato ad essi, che non destano preoccupazione nell'opinione pubblica al tempo stesso in cui alimentano il torpore della cittadinanza. La scelta poco lungimirante di osteggiare l'affermarsi di nuove soluzioni per l'abitare, la mancanza di un dibattito cittadino che si interrogasse sulle possibilità delle scelte fatte o da farsi, ha generato agli occhi dell'opinione pubblica l'evidenza che l'unica cultura degna di questo nome fosse quella prodotta in epoche remote, confinata in un irriproducibile passato da proteggere ad ogni costo.

I complessi residenziali costruiti per far fronte all'emergenza abitativa subito dopo il terremoto, i cosiddetti *progetti case*, hanno contribuito ancora di più al depauperamento della vita pubblica e al convincimento di quanto inadeguata fosse l'architettura contemporanea se paragonata a quella storica. Sorti nelle zone più periferiche della città per ospitare migliaia di

persone rimaste senza casa, tali complessi, composti da edifici pressoché identici per geometria, sono stati concepiti per ottimizzare gli spazi in funzione dei parcheggi, degli accessi, del transito del veicolo. Lo spazio vuoto tra i blocchi, quasi sempre un prato verde privo di qualsivoglia elemento di interesse o variazione, non è riuscito a trasformarsi in uno spazio pubblico proprio per l'assenza di quest'ultimo. Ma "l'isolato "luogo senza luogo"", come osserva Bauman, "diversamente da tutti i luoghi occupati o attraversati quotidianamente, è anche uno spazio "purificato""⁶. Purificato dalla presenza del diverso, dai potenziali pericoli che il vivere insieme ad altre persone, il condividere spazi comuni, avrebbero potuto comportare. E "quanto più possenti sono la spinta all'omogeneità e i tentativi di eliminare la differenza, tanto più difficile è sentirsi a casa in presenza di estranei"⁷, continua Bauman.

Questi complessi rappresentano, per utilizzare i termini del celebre sociologo americano *Richard Sennett*, il corrispondente di quello in agricoltura è una *monocultura*, con tutti i problemi di natura ecologica che ne conseguono. E se dunque è vero, nella logica dell'*ecosofia* delienata dal filosofo Guattari⁸, che l'ecologia debba includere anche la sfera sociale e delle relazioni umane, allora le conseguenze di questi *fabbricati monocultura* appaiono ancora più evidenti: "i problemi che sorgono in un edificio si diffondono velocemente, "come una piaga", poiché non vi è ragione per cui qualsiasi altra parte del complesso immobiliare dovrebbe essere diversa a livello sociale così come a livello fisico"⁹. Eppure questo non dovrebbe sorprendere né apparire così inverosimile, se pensiamo all'estremo degrado che portò alla decisione di demolire l'enorme complesso del *Prutt Igoe* nel Missouri, nato e progettato per fornire una soluzione abitativa in uno dei quartieri più poveri della città di Saint Louis, appena 20 anni dopo la sua costruzione.

Nel *blindare* il patrimonio edilizio, nel *purificare* gli spazi aperti e nel porre telecamere sugli edifici appena riparati o ricostruiti, nel *delimitare* e *confinare* la pertinenza di ogni spazio, la strada ha perso la funzione che le aveva dato quella stessa storia che così a duro prezzo si vuole proteggere, quale luogo di scambio di culture, di identità, di idee. L'abbandono della strada ha costretto inevitabilmente l'abitante a una vita misera perché priva della presenza dell'*altro*, tanto importante nello spazio pubblico quanto sgradita nella sfera privata. Ma l'altro, ciò che è diverso o si allontana dall'ordine preconstituito, diventa ogni giorno di più una presenza minacciosa. Il clima di terrore verso il quale ci dirigono i crescenti populismi spinge a credere come le nostre miserie derivino proprio dall'intrusione di queste indesiderate presenze, di coloro che non seguono le nostre regole e la nostra cultura, insomma di potenziali *malintenzionati*, o come più saggiamente

li definisce Bauman, “odierne versioni degli antichi demoni, incubi, spiriti maligni, spauracchi, gnomi malefici e streghe”¹⁰.

La perdita di fiducia e l’impoverimento delle relazioni umane, qui come altrove, si tramuta rapidamente in indifferenza non solo verso le altrui sofferenze, ma verso il destino della comunità, verso il bene comune, verso preoccupazioni di carattere sociale come ecologico. Come constata Guattari, “non solo scompaiono le specie, ma anche le parole, le frasi, i gesti della solidarietà umana”¹¹.

Ora che poco a poco le strade del centro storico si riaprono ai pedoni, si sperimenta con mano la perdita del cittadino e la vacuità dello spazio pubblico. Le persone hanno perso l’abitudine, oltre che l’interesse, al camminare per le vie cittadine. E se è vero che “lo stare fuori invece dello stare dentro, l’amore per la strada e per i suoi spazi, misurano l’attaccamento di un cittadino alla propria città”¹², allora dobbiamo arrenderci alla consapevolezza di questo disamore, dell’estinzione del cittadino inteso come tale.

Come possono dunque gli uomini e le donne ormai assuefatti a questi paesaggi, a questa modalità di non-abitare, tornare ad essere individui *de facto*¹³?

Da parte loro le amministrazioni hanno creduto di porre rimedio allo spopolamento del centro storico attraverso un bando che ne promuovesse il ritorno delle attività commerciali. Si è trattato, ancora, della promozione di azioni private in luogo di iniziative di carattere pubblico. Ad oggi, con l’eccezione della sede del gabinetto del sindaco in un edificio del centro storico, non vi sono strategie pubbliche di rinsediamento nel centro.

Abbiamo oggi un municipio senza piazza. Gli uffici pubblici sono irraggiungibili a piedi e gli unici spazi aperti verso cui si affacciano sono quelli destinati ai parcheggi. Lo storico mercato cittadino, che una volta si svolgeva nella piazza principale, è stato delocalizzato nella periferia della città, lontano da percorsi pedonali ma vicino a strade trafficate e servito da un grande parcheggio. Al suo posto, nella piazza, è stata pubblicizzata una delirante proposta di piantare numerosi alberi, come se la piazza potesse diventare, con una metafora tutt’altro che sottile, un bosco.

E’ errato pensare che la scomparsa dello spazio pubblico abbia determinato il prevalere dell’individuo rispetto a cittadino. O viceversa che il disinteresse dell’individuo nei confronti del bene comune abbia portato alla scomparsa dello spazio pubblico. *Heidegger* sostiene che “lo spazio non è qualcosa che sia di fronte all’uomo. Non è un oggetto esterno né un’esperienza interiore. Non ci sono gli uomini e inoltre spazio”¹⁴. Il cittadino e lo spazio pubblico sono necessari l’uno all’altro, poiché l’uno non può esistere senza la presenza dell’altro.

Prendersi cura dello spazio pubblico è dovere di ogni amministrazione, di ogni individuo e di ogni progettista. Non è possibile liberare lo spazio dai pericoli esterni, non si potrà mai renderli del tutto sicuri senza per questo privarli della loro bellezza e capacità di produzione di cultura. La città non è solo un posto dove si sviluppano solo funzioni economiche e politiche, ma è, soprattutto, il centro nevralgico della costruzione della cultura, come è stato nel corso della storia. La cultura, l'intelligenza, la capacità di creazione di una comunità, nascono proprio grazie alla *diversità* del suo ecosistema. Spogliare quindi una città dall'intruso, che sia un'attività, una modalità di vivere lo spazio, una persona o un edificio, significa privarla dell'indispensabile ingrediente per uno sviluppo sostenibile, in termini economici, sociali e ambientali. Significa privare i cittadini della capacità di comprendere e reagire alle influenze esterne, siano esse positive o negative.

Nel recente testo *Building and Dwelling*¹⁵, parlando delle relazioni tra pieno e vuoto, Sennet distingue due tipi di limiti: il *boundary*, che potremmo tradurre come confine, e il *border*, che chiameremo bordo. Mentre il primo è caratterizzato dalla totale impermeabilità nei confronti dello spazio che delimita, il secondo si contraddistingue per una caratteristica che egli chiama *porosità*, in grado di consentire relazioni trasversali tra gli spazi confinanti.

La porosità è la caratteristica che nei secoli passati ha contraddistinto il perimetro degli edifici nei centri storici, laddove la corte interna costituiva la transizione graduale dallo spazio pubblico a quello privato, consentendo una sorta di permeabilità tra la vita privata e quella cittadina. Ora queste corti, restaurate e riportate alla bellezza originaria, sono gelosamente chiuse, custodite e controllate, protette da ogni intruso e potenziale vandalo.

Nello stesso testo Sennet racconta l'esperienza dell'architetto olandese *Aldo van Eyck* nell'Amsterdam a seguito della 2° guerra mondiale. L'architetto olandese, constatando la scarsità di luoghi pubblici nella città storica, convertì centinaia di spazi inutilizzati in parchi urbani per bambini e in zone di sosta per adulti, includendovi molteplici attività. La caratteristica più importante era che questi spazi, spesso a contatto con la strada carrabile, con incroci o parcheggi, non erano delimitati da recinzioni, non vi erano limiti fisici che proteggessero chi stava dentro da quello che accadeva fuori. Il confine tra gli spazi era puramente visivo. Questa scelta nei fatti ha consentito una maggiore interazione fra i cittadini di ogni età. Ha reso possibile inoltre che bambini e adulti fossero consapevoli degli eventuali pericoli, e pertanto che apprendessero a comportarsi in modo da evitarli.

E' fondamentale capire questo: non è eliminando i *possibili* pericoli dalla città che la renderemo più *sicura*. Molto più spesso, purificando lo spazio ne eliminiamo ogni fonte di bellezza e possibile sviluppo. Non è costruendo barriere e alzando muri che proteggeremo le vite dei nostri cari. Il cittadino deve poter capire se la propria miseria è conseguenza di tutti gli eventuali pericoli ai quali *ipoteticamente* potrebbe essere sottoposta la sua vita, o al contrario se la miseria deriva proprio dalla *penuria di esperienze*, di possibilità alle quali gli è consentito di accedere *liberamente*. E' questa libertà di scelta il significato più profondo della democrazia che si pratica nei luoghi pubblici. Si tratta, in ultima analisi, d'accordo con il pensiero dell'economista francese *Serge Latouche*, promotore di modelli di sviluppo alternativi, "di una ricerca di modi di realizzazione collettiva nei quali non viene privilegiato un benessere materiale distruttivo dell'ambiente o dei legami sociali"¹⁶.

Non è sufficiente riempire una piazza di alberi per credere di aver dato un impulso al suo spazio pubblico, né in termini bioclimatici né sociali, anzi, con ogni probabilità, si fallirà in entrambi i casi. La ricostruzione dello spazio pubblico deve partire dalla ricomposizione della concittadinanza, del senso di appartenenza alla comunità, nella convinzione che costruire muri che separano dalle paure non ha mai tenuto al sicuro nessuna popolazione, anzi quasi sempre ne ha esacerbato i conflitti. Non c'è una ricetta pronta all'uso, non esiste una soluzione buona per tutto. Come Bauman, ognuno di noi dovrebbe "emulare i veri poeti e giungere il più vicino possibile a scoprire le ancora occulte possibilità umane; e per fare ciò dobbiamo abbattere i muri dell'ovvio e dello scontato"¹⁷.

Nel percorrere le strade del centro storico dell'Aquila, vi imatterete, a volte, in personaggi desiderosi di dialogare. Sono ristoratori, commercianti, professionisti e signori d'altri tempi che indugiano per le vie, che con lo sguardo cercano altri sguardi. Tra gli operai affaccendati e ancora qualche turista alla ricerca di macerie da immortale, la loro presenza, per quanto fugace e intermittente, rivela lo spazio pubblico.

Confrontarsi con le persone senza la protezione di uno schermo del pc non è più una cosa così banale, ma può portare enormi benefici. Non significa regredire, non significa negare il potenziale delle moderne tecnologie, ma queste dovrebbero essere utilizzate per ampliare le nostre possibilità, e non per ridurre la nostra capacità di discernimento e critica. Tornare ad essere cittadini significherebbe allora tornare alla realtà, tornare a vedere veramente quello che accade intorno a noi, magari tornare ad essere curiosi, come lo erano i nostri nonni e come lo sono ancora, per fortuna, i nostri bambini. Si potrà forse tornare ad avere nuovamente fiducia nella

società come potenziale produttrice di cultura, una cultura che non si costruisce dentro i musei, ma che nasce dall'attività umana, dal fare e dal condividere ciò che si è fatto.

Gli abitanti devono aprire gli occhi, saper leggere con spirito critico le informazioni che li riguardano, saperle interpretare, e saper leggere tra le righe. C'è un evidente interesse globale nell'isolare il cittadino così da renderlo meno partecipe alla vita pubblica, meno consapevole e meno libero.

Lo spazio pubblico non è qualcosa che possa risolversi con la sola progettazione, o che possa essere gestito dalla sola amministrazione. E' necessario l'ausilio di sociologi, antropologi e della partecipazione degli stessi cittadini che arricchisca di punti di vista lo sguardo, a volte troppo incline al paternalismo e all'assistenzialismo, dei nostri amministratori. Il cittadino deve smettere di sentirsi una potenziale vittima di attacchi e pericoli, e tessere coraggiosamente le fila del proprio destino.

Bibliografia

¹ Solnit R., *Storia del camminare*, Bruno Mondadori Editori, Milano, 2002

² Bauman Z., *Modernità Liquida*, Editori Laterza, Bari, 2011

³ Bauman Z., *op.cit.*, 2011

⁴ La Cecla F., *Contro l'architettura*, Bollati Boringhieri editore, Torino, 2010

⁵ Cortés J.M.G., *Políticas del Espacio- Arquitectura, género y control social*, Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya, Barcelona, 2006.

⁶ Bauman Z., *op.cit.*, 2011

⁷ Bauman Z., *op.cit.*, 2011

⁸ Cfr. Guattari F., *Les trois ecologies*, Galilée, Paris, 1989

⁹ Sennet R., *Building and Dwelling*, Allen Lane, Milton Keynes (UK), 2018, T.d.A.

¹⁰ Bauman Z., *op.cit.*, 2011

¹¹ Guattari F., *op.cit.*, 1989, T.d.A.

¹² La Cecla F., *op.cit.*, 2010

¹³ Cfr. Bauman Z., *op.cit.*, 2011. Nel testo citato, distingue tra la condizione degli individui *de iure* e la loro possibilità di diventare individui *de facto*, il divario tra le due figure è creato e ampliato, secondo lo scrittore, proprio a causa dello svuotamento dello spazio pubblico, e in particolare dell'"agorà"

¹⁴ Heidegger M., "Costruire abitare pensare", in *Saggi e discorsi*, ediz. ital. a cura di Gianni Vattimo, Milano, Mursia, 2015, tit. orig.: *Vorträge und Aufsätze*

¹⁵ Sennet R., *Op.cit.*, 2018

¹⁶ Latouche S., *Come sopravvivere allo sviluppo*, Bollati Boringhieri editore, Torino, 2009

¹⁷ Bauman Z., *op.cit.*

*

Ingegnere

**

Ingegnere, Ricercatore

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Sustainable, inclusive and safe cities: reconstructing places after catastrophes

Marichela Sepe *

Abstract

Aims of this work is present the first results of the research carried out in the framework of SISMI project within The Center of Excellence of the Technological District for cultural heritage in the Lazio region (<https://dtclazio.it>). In particular, the paper will present the first results of the task 1.5 "Italian and international best practices and placemaking" (with the author's co-responsibility), within the WP1 "Study and analysis of the historical-cultural, urban and socio-economic context". The case studies object of the research concern those interested by the Lazio 2016 earthquake. The general approach of the task 1.5 is devoted to identify methods for reconstruction, which take in account social inclusion, participation, safety, place identity and sustainability.

Parole chiave: PlaceMaker, sostenibilità, progetto urbano, spazi pubblici, partecipazione

Keywords: PlaceMaker, sustainability, urban design, public spaces, participation.

Sustainable, inclusive and safe cities

In post-seismic reconstruction, interventions carried out with little or no consideration for reconstructing the identity of a place have led in many cases to far greater damage than that caused by the earthquake itself: towns which have been duplicated, whole quarters eliminated, historical centres and buildings destroyed or made unrecognisable, sites intended for emergency use which have become permanent. As Pantelic affirms "Urban ambiance, historical heritage and traditional architectural values are frequently victims of earthquake destruction, but very often reconstruction programs sacrifice these values, thus intentionally or unintentionally disrupting the social fabric of the community". "Refusing to accept development simply as economic growth, Weitz (1986) states that a "major reason for the recurrent failures of past development efforts is the neglect to involve values systems in development planning and implementation. The analysis of recovery programs

after earthquakes and other disasters too link the many reconstruction programs to the lack of respect for the social and cultural values of the affected community. Two most significant objectives of reconstruction in this domain can be defined as strengthening the local community through active employment of its resources and incorporating the cultural values of the community into the reconstruction process". Indeed, an earthquake will never reverse a trend in course; it can merely accentuate current tendencies, whether of development or crisis. Economic growth will be furthered, while an economic crisis will deepen. The damage linked with the loss of identity is more evident where the catastrophes, and the problems existing prior to the event, were greater (Zelinka, Brennan, 2001).

There are three main factors in safeguarding the cultural and identity resources of a place subject to natural disasters: to establish a culture of risk in the population in relation to the historical identity of places; to provide for a conservation plan before a disaster; to adopt a multidisciplinary approach to damage and assessment.

In this respect the Guiding Principles for Cultural Heritage Conservation issued by the World Bank (2010) identified some key issues: "Cultural heritage conservation helps a community not only protect economically valuable physical assets, but also preserve its practices, history, and environment, and a sense of continuity and identity; Cultural property may be more at risk from the secondary effects of a disaster than from the disaster itself, therefore quick action will be needed; Built vernacular heritage offers a record of a society's continuous adaptation to social and environmental challenges, including extreme events, such as past disasters. This record can often be drawn on to design mitigation strategies for new construction or retrofitting; Communities should prioritize which cultural assets to preserve, considering both cultural meaning and livelihood implications, although reaching a consensus may be difficult; Cultural heritage conservation plans are best designed before a disaster, but, in their absence, heritage authorities can and should collaborate to develop effective post-disaster heritage conservation strategies".

What is necessary in order to achieve a reconstruction attentive to all factors is an integrated norm which includes questions related to technical, economic and planning - and hence also cultural - aspects. Furthermore, clearly an earthquake will never reverse a trend in course; it can merely accentuate current tendencies, whether of development or crisis. Economic growth will be furthered, while an economic crisis will deepen. The damage linked to the loss of identity is more evident where the catastrophes, and the problems existing prior to the event, were greater. Thus

recognising the value of the place identity serves as a reference point in the reconstruction process both in terms of the wishes of the collectivity and in safeguarding the urban image (Cullen, 1976).

In line with this idea, as mentioned by Goal 11: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable (2015, 2030 Agenda for Sustainable Development - 17 Sustainable Development Goals) it is important “substantially increase the number of cities and human settlements adopting and implementing integrated policies and plans towards inclusion, resource efficiency, mitigation and adaptation to climate change, resilience to disasters, and develop and implement, in line with the Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030, holistic disaster risk management at all levels”.

Starting from this premises, aims of this work is present the first results of the research carried out in the framework of SISMI project within The Center of Excellence of the Technological District for cultural heritage in the Lazio region (<https://dtclazio.it>). In particular, the paper will present the first results of the task 1.5 “Italian and international best practices and placemaking” (with the author’s co-responsibility), within the WP1 “Study and analysis of the historical-cultural, urban and socio-economic context”. The case studies object of the whole research concern those interested by the Lazio 2016 earthquake. In particular, the paper will show the first results of the Leonessa case (Province of Rieti, Lazio region). The general approach of the task 1.5 is devoted to identify methods for reconstruction which take in account social inclusion, participation, safety, place identity and sustainability. The method of analysis and design that is used is the original PlaceMaker method (Sepe, 2013). This is a method of urban analysis and design which both detects elements that do not feature in traditional mapping and which constitute the contemporary identity of the places, and identifies appropriate project interventions. PlaceMaker comprises eight phases – five of analysis and three of design – and a Phase 0 that consists in constructing the grid required for the operations which are to be implemented later. This method assembles, elaborates and reconstructs the data deriving from surveys based on physical reconnaissance, sensory perceptions, graphical elaboration, photographic and video records, and sets this data against that provided by an overview of expectations, an analysis based on traditional cartography and two questionnaires administered to local inhabitants. The main products are two final complex maps, one first of analysis and one of design, which represent the place identity and sustainable project intervention. The method has a holistic approach. The idea is that a reconstruction of a place has to follow the same characteristic of a construction because a public space should in any case consider the preservation of place identity as a priority. A synthesis of the first results of the

Leonessa (Rieti, Lazio Region) case study will be presented, after a description of emblematic Italian post-seismic reconstructions, carried out by the author in the framework of Amra Center of competence (Mazzoleni, Sepe, 2005),

Reconstructing after a catastrophe

The post-seismic reconstructions involve many factors from the economic to the social, from the urban to the identity and both the times of duration and results are always different because of the specific territorial laws and peculiar characteristics of the places. In order to show some of these differences, brief examples of four emblematic post-seismic reconstructions in Italy will be illustrated in synthesis. The study on these areas was carried out in the framework of a wider research project concerning the Amra Regional Center of Competence (Mazzoleni, Sepe, 2004).

The earthquakes selected as benchmark episodes were: Belice, 1968; Friuli, 1976; Irpinia, 1980; Umbria, 1997. These episodes were selected on the basis of: period of the event and typology of damage and because all four appeared emblematic of post-earthquake reconstruction in Italy.

A concise record of each event was drawn up using data on the earthquake and the subsequent reconstruction. Taken individually the details register the entity of the event, while both their comparison and the degree of difficulty we found in obtaining the data lead to considerations concerning our objective. The data for the earthquakes served to identify: where, when, magnitude, duration, area affected, towns damaged, population affected, number of homeless; also the localisation of the earthquake with the area affected and the epicentre. The information on the reconstruction involved: period, cost, legislation for the reconstruction, with the year of start and finish, the cost of the reconstruction, the main laws used; in addition significant images of the reconstruction, notably of before and after; also data concerning the evaluation and monitoring of the reconstruction, meaning the results achieved, the existence of an observatory with indications about who set it up and its brief, and the consensus of opinion about the reconstruction in question.

The Belice earthquake devastated the urban and landscape identity, with whole cities being duplicated and rebuilt elsewhere. In Gibellina, for example, the buildings that collapsed were simply buried under tons of cement. At Santa Margherita many of the churches damaged by the earthquake were demolished to make way for motorway spurs, roads and new buildings.

The reconstruction in Friuli was able to some extent to learn from the mistakes made in Belice, and is the only example of work seen through to its conclusion. The criterion adopted was

“where it stood, as it stood”, so that the historical centres were rebuilt on the original sites, paying particular attention to conserving the historical and cultural identity. In this case the territory was already in a phase of development and the post-earthquake reconstruction in fact represented not a handicap but, on the contrary, an incentive and a significant boost for economic growth.

In Irpinia the earthquake produced extensive damage, eliminating almost entirely the “crib-style” villages (in Italian: “paesi-presepe”) perched picturesquely on rocky outcrops, typical of this region. They were replaced by other urban typologies and new landscape morphologies, which more often than not the local population still finds alien. The consensus of opinion is that although the reconstruction has favoured the building of infrastructures needed to link the various localities in Irpinia, it was nonetheless a missed opportunity for the area’s development. There is a widespread feeling of alienation and rejection on the part of the population vis à vis the new constructions, and the whole experience has left quite severe psychological scars.

In Umbria the earthquake caused fewer casualties and homeless than elsewhere. The ensuing problems were above all in terms of economic growth. The most significant damage concerned the historical and architectural patrimony, one of the region’s prime sources of prosperity in view of the importance of tourism. Thus questions related to loss of identity were assimilated above all to the problem of recuperating traditional images in the form that had been more or less artificially formulated and commercialised for the tourist trade.

Some regions such as Irpinia and Umbria set up observatories to monitor the achievements of reconstruction. The documentation accumulated by these institutions is very useful for the conservation of a historical memory and the possibility of evaluating the events and processes of the reconstruction.

The goals of the observatory in Irpinia were set out as follows: “to provide for permanent mechanisms for the conservation of the memory of places and the event; to comprehend and document the transformations induced by means of scientific research and on site investigations”. In Umbria, the observatory was set up to: “monitor the reconstruction process, elaborate and diffuse data and information on the state of advancement; coordinate the various sources of funding and oversee expenditure and the financial requirements; monitor the more general socio-economic effects produced by the reconstruction”.

The difference in the aims of the two observatories points to the different experiences of earthquake and reconstruction in the two regions.

The Regional Administration of Friuli was the first to adopt a law on protection of the territory (which pre-dated national legislation). To safeguard its architectonic patrimony in view of earthquake risk it set up a Centre of Documentation on Earthquake and Cultural Assets. This Centre drew on the documentation and systematic analysis of the various phases of the earthquake event. For us it was very significant that in Friuli the National Disasters Centre was set up and the new discipline of sociology of disasters came into being.

In the light of these experiences, the “reconstruction” in Belice appears all the more distressing. Certainly the historical and political climate of 1968 ruled out an adequate preparation in the face of such an event, and there were no previous experiences to learn from. Nonetheless, the lack of systematic documentation and the impossibility, nearly 40 years on, of obtaining complete and unequivocal information make it particularly difficult to quantify, qualify and above all monitor on the basis of precise data the reconstruction as it happened there.

The methodology and Leonessa case study

The case study of Leonessa was carried out in the framework of SISMI research project within The Center of Excellence of the Technological District for cultural heritage in the Lazio region (<https://dtclazio.it>). Specific objectives of the project “Technologies for the improvement of security and the reconstruction of historical centers in the seismic area (Italian acronym: SISMI)” include the following:

- a. to provide methods and tools for assessing the degree of vulnerability of both historical centers and their contexts (vulnerability related to cultural heritage, urban tissue, territorial relations and settled communities)
- b. to provide methods and tools for assessing the degree of local seismic hazard which is preparatory to quantifying the risk conditions on the scale of the urban system, of the single building, of the objects and of the contents of the buildings (museum assets)
- c. to allow an assessment of the current and specific possibilities for the seismic protection of buildings or objects of art, seismic improvement and seismic reconstruction of urban contexts (technical, economic and temporal possibilities) feasible through simulations in terms of costs and times for typical cases)
- d. to disseminate methods and results of seismic verification tests on technologies and materials for reconstruction and recovery

f. to provide guidance on how innovative, low-cost, easily implementable structural monitoring systems can also be used by end users (on a large scale).

In particular, the paper will present the first results of the task 1.5 “Italian and international best practices and placemaking” (with the author’s co-responsibility), within the WP1 “Study and analysis of the historical-cultural, urban and socio-economic context”.

The expected results include: the identification of public spaces for the reconstruction of the socialization of the population involved in the seismic event; itineraries for the promotion of the territory; identification of principles for sustainable reconstruction. The main subjects to whom this type of investigation is addressed include: the inhabitants, the administrators, the professionals, the visitors, the local businesses.

The method which has been used to analyse the places is PlaceMaker method. This comprises eight phases – five of analysis and three of design – and a Phase 0 that consists in constructing the grid required for the operations which are to be implemented later.

The first phase of PlaceMaker is devoted to anticipatory analysis aimed at a primary investigation of places; after the preliminary choice of the city and of the part(s) to be analyzed, the ideas about that particular area can be described using any type of instrument or tool of expression, using the information known prior to the first inspection. These notes can be represented in different ways and the result of this phase will be a map of the emerging ideas.

The second phase is that of the five surveys. The first, the denominative one, consists in collecting data regarding constructed elements (presence of monuments, buildings, etc.), natural elements (presence of urban green areas, trees, animals etc.), transportation mode (presence or transit of cars, buses etc.), people (presence of tourists, residents, etc.).

The localization of all these elements and the kind and amount, expressed as a low, medium or high percentage, are indicated. As well as the denominative data base there is a cognitive one which constitutes a kind of flexible input, where it is possible to insert elements which are not decided previously, but deduced during inspection.

The second relief is perceptive; a survey is carried out of the smell, sound, taste, touch and visual sensations, and of the global perception, focusing on the localization, type, amount (present in low, medium, high percentage) and quality (non-influential, pleasant, annoying). The survey of the amount and quality of the data, the three options regarding, respectively, the percentage of presence and the feelings induced, are intended to summarise the processing of data that can however be extended during collection.

The next survey is graphical: it consists in sketching the places; the sketches will represent the area in question according to a visual-perceptive standpoint and will be supported by annotations where necessary. This operation constitutes a preliminary study for the construction of the graphical symbols for the complex map. Photographic and video surveys of the whole study area are carried out, taking care to record facts rather than an interpretation of the places. The product of the five reliefs is a map visualizing the results obtained from the different surveys.

The third phase involves the analysis of traditional cartography of the selected sites in the city. The types of maps used in this phase derive from different disciplines and depend on the nature of the place; the study is carried out at the urban scale, in order to identify the characteristic elements and their relationships with that particular area, and at the areal scale, in order to identify the relationships between the site and the whole city. The result of this phase is a map identifying the components required for the site description that can be found only through a traditional planimetric reading.

The fourth phase is that of the questionnaire administered to visitors to the area in order to gain an idea of the place as perceived by those who are not involved in the study and are not specialists in related fields, but only perceive the site as users, at various levels: the inhabitant, the passer-by, the tourist. The questionnaire consists of questions asked on the basis of images of the area or an inspection visit with the interviewee. The information deduced from the questionnaire is transferred onto a map that, like the previous ones, will constitute the basis for the construction of the complex map.

The fifth phase is that of assembling the collected information. In this phase, we test the maps produced, the congruence of the various collected data, and choose the useful elements to construct the final map. The recorded data represent the basis for the construction of the graphical system of symbols to represent the elements of the urban landscape and the elaboration of the complex map of analysis.

We then have three design phases. The sixth phase is devoted to surveying identity resources in the study area. During this phase, the complex map of analysis drawn up with the PlaceMaker method is used as a basis to detect the resources available for the project.

The sixth phase is realized through three measures. The first is the identification of the identity potential, namely of the elements of the complex map which characterize the area in question in order to recognize those which may assume a focal role in the project.

In this respect, both the comprehensive presence of a specific type of element (e.g. how many points of visual perceptions are present) and the quantity is measured for each of them (e.g. such an element is assigned a certain size of symbol depending on its visual importance: namely medium size=presence of a given element in a medium percentage). Then there is the second action where the identity problems are highlighted. The activities are devoted to observing places in the complex map with the presence of unsustainable elements and annoying points of perception. With the aim of identifying these places the relationship among the different elements in the map need to be observed. An element may be sustainable in itself, for example a shop which sells typical products; but the presence of several of them may create a site with a concentration of businesses which is unsustainable with respect to place identity.

The goal is to understand the impact of people, things and activities and relative issues. The third action is the survey of identity qualities. The actions to be performed here involve noting places within the complex map of analysis with the presence of sustainable elements and points of pleasant perception. The elements which contribute to defining that sustainable place or perception will need to be analyzed. In this case the aim is again to detect the impact of people, things and activities and relative relationships, which are sustainable for identity of places. The product is a synthesis derived from interpreting the complex map of analysis where the identity resources available for the project are represented: a sort of map of intents, the first step for the construction of the complex map for the identity project in question.

The seventh phase is the survey of the identity resources by users of places, locals, passers-by and tourists. A questionnaire designed to elicit information emerged from the previous phase will be administered. The questions aim to ascertain whether the data observed until now are consistent with aspirations, desires and thoughts of the users of the area in question and to collect further suggestions and proposals. The product of this phase is the fourth partial map which will represent the identity resources from the perspective of users of places and/or privileged actors. The eighth and last phase consists in the overlay of data collected during the previous four phases and identification of the project proposals. In this phase we identify the places around which the project hypothesis to be conducted to enhance the identity resources are focused and the relative interventions. The products of this phase are a suitable system of symbols which represent the project activities and the construction of the complex map for the identity project. This map is the last step in the planning process, where the information contained in the complex map of analysis,

after being filtered and transformed into resources, gives rise to proposals for the construction and enhancement of a sustainable place identity.

The case study of Leonessa is one of those in progress for the Sismi project, one of those where the earthquake hit the individual buildings more than the urban system, which remained practically intact.

In the anticipatory analysis a little inhabited area was imagined, although in a fairly good condition. Also a center with few tourists was imagined, but well connected with nearby towns including Rieti.

The perceptive survey phase was focused on the historic center and in particular on Corso San Giovanni da Leonessa, Via Mastrozzi, Via San Francesco D'Assisi, Via Durante Dorio, Via Brunoni Bucarini, Via della Ripa and on the main square, Piazza VII April. For reason of synthesis we do not report the data of the individual nominal, perceptive, graphic, photographic and video surveys, but the final result of them. Corso San Giovanni da Leonessa, Via Mastrozzi, Via San Francesco d'Assisi are the main axes of Leonessa and appear slightly dissimilar to each other. The perceptions that mostly emerge are the transient visual ones, due to the scaffolding of the buildings being recovered - consisting mainly of churches - and the pleasing permanent visual ones, due to the churches, the fountains, the historical Doors and the view of the mountain landscape that can be observed in perspective from the main axes.

Further perceptions are the acoustic ones, related to recovery works and people's voices on the streets and to a few passing machines, and the taste ones, due to some typical products of Leonessa, including honey, confectionery and bakery products sold in stores. Finally, the tactile perception - pleasant - mainly consists of the historic, pavement. The general atmosphere is of a serene place.

The traditional analysis has revealed the presence of a compact medieval urban system with three main axes - namely Corso San Giovanni da Leonessa, Via Mastrozzi, Via San Francesco D'Assisi which directly connect the entrance to the historical center (through the Porta Spoletina) to Piazza VII Aprile - and three secondary axes, namely Via Brunoni Bucarini and Via della Ripa which also end at Piazza VII Aprile, and Via Durante Dorio. The main and secondary axes develop longitudinally along the whole urban structure, characterizing its conformation. The streets that are read in the planimetry constitute points of connection between the axes or connection to the Churches and buildings. Piazza VII Aprile, the main square of Leonessa is non-regular and, ends with the Church of San Pietro. Other squares, with non-regular form, consist of Piazza Costantino

Palmieri and Piazza IV Novembre. The major historical buildings are churches. Among them: the Church of San Francesco, the Church of San Giuseppe da Leonessa, the Church of San Pietro, the Church of San Carlo, the Church of San Nicola, the Church of San Giovanni, the Clarisse convent, the Church of San Salvatore, the Church of Santa Maria del Popolo, the Church of San Matteo. Other important monuments are the two Doors, namely Spoletina and Aquilana. The Terminillo Mountain in visual perspective constitutes a strong element of the cultural landscape of Leonessa.

The questionnaire was administered to forty people, users of the places, especially Italian visitors. The age of the people interviewed varies from thirty to sixty years. The questions that have been asked include:

0. Age and nationality
1. What is your idea of Leonessa today?
2. What is the most representative or symbolic place in Leonessa?
3. What is the most representative or symbolic monument in Leonessa?
4. What place or monument in Leonessa arouses a particular emotion in you?
5. What part of Leonessa do you prefer?
6. If you could change something in Leonessa, what would you change and how?

What emerges in particular by the questionnaire is that the Piazza VII Aprile with the Cathedral of San Pietro, and the Church of San Francesco are the most representative places of Leonessa. The 30% of the interviewed knew or had news about the Velvet Horserace (in Italian, Palio del Velluto). The emotion that evokes these places concerns the excursions or sports activities carried out in the mountains or small holidays, while the favorite part was for the 35% the natural part, for the 40% the historical-architectural parts, for the 25% those linked to food and typical products.

The last question had several answers: the 50% replied that all was fine, except for the scaffolding on the buildings; the 40% would have included more seating and leisure facilities, the 10% mentioned the possibility of Leonessa's best connections to nearby areas.

The last phase of analysis concerned the identification of the elements that constitute the identity of the places. The identity that results from this place is given by a balanced mix of history and nature that, despite the destruction caused by the earthquake, has not lost its charm. The historical places that constitute the representative places of Leonessa are the numerous Churches, currently being restored for earthquake damage. The main square, Piazza VII Aprile is a place that due to its breadth and shape can be considered both a place of traditional socialization, and a place

of multiple value. The presence of the mountain is at the same time a visual perception and a natural element of great impact for this place. The visual (the churches and the mountains) and acoustics perceptions (restoration work, cars and people in the streets) are the most present. With regard to the project phases, these are currently being completed. Some considerations on the design ideas are indicated in the conclusions.

Conclusion

The paper illustrated the first result of the task 1.5 “Italian and international best practices and placemaking” (with the author’s co-responsibility), within the WP1 “Study and analysis of the historical-cultural, urban and socio-economic context” concerning the SISMI project, Center of Excellence of the Technological District for cultural heritage in the Lazio region. In particular, the paper illustrated the first results of the case study of Leonessa, which was interested by the Lazio 2016 earthquake. The general approach of the task 1.5 is devoted to identify methods for reconstruction, which take in account social inclusion, participation, safety, place identity and sustainability.

The method of analysis and design that was used is the original PlaceMaker method. This is a method of urban analysis and design, which both detects elements that do not feature in traditional mapping and which constitute the contemporary identity of the places, and identifies appropriate project interventions. The method has a holistic approach. The idea is that a reconstruction of a place has to follow the same characteristics of a typical construction because a public space should in any case consider the preservation of place identity as a priority. A synthesis of the first results of the Leonessa (Rieti, Lazio Region) case study was presented, after a description of emblematic Italian post-seismic reconstructions, carried out by the author in the framework of Amra Center of competence.

The identity that results from this place is given by a balanced mix of history and nature that, despite the devastations caused by the earthquake, has not lost its beauty. The historical places that constitute the representative places of Leonessa include the numerous Churches, currently in course of restoration for the earthquake damage. The main square, Piazza VII Aprile is a place that due to its breadth and shape can be considered both a place of traditional socialization, and a place of multiple value. The presence of the mountain is at the same time a visual perception and a natural element of great impact for this place. The elements of traditional memory which are present are many. One of the most recognized is the Velvet Horserace, which take place during the

last week of June. This is a historical commemoration of festival that, for eight days, took place five centuries ago for the Fair of St. Peter.

By the analysis, some first idea of design arisen. These will be part of the second questionnaire, that of design, important phase of participation of the method which has been used for the case of Leonessa. The main idea is to create three paths related to three main urban landscapes: the Religious path, the Art and craft path and the Sport path. These paths concern the main peculiarities of Leonessa. The particularity of these project interventions stands in the fact that the beginning of the paths starts and ends in other parts of the territory and has only the center in Leonessa. This because Leonessa, although rich of heritage, has currently not well connected with other centres which surround it. Connecting Leonessa to the sport close activities related to the mountain (such as bike, mountain bike, ski, walking and so on) or to the Religious Sanctuary related to the life of San Francesco D'Assisi, or, still, to the other surrounding art and craft typical products could enhance its own cultural heritage. These paths should be inserted in a wider presence of public spaces – safe and inclusive - to welcome both visitors and locals. The localization, still in progress, will be identified according with both the natural and built environment of the place.

References

- AAVV (2010), *Safer Homes, Stronger Communities: A Handbook for Reconstructing after Natural Disasters*, World Bank.
- Cullen G. (1961), *Townscape*, London, The Architectural Press.
- Lynch K. (1960), *The image of the city*, Cambridge: Mit Press.
- Mazzoleni D., Sepe M. eds (2005), *Rischio sismico, paesaggio, architettura: l'Irpinia, contributi per un progetto*, Napoli: Amra
- Mazzoleni D., Sepe M. (2004) *Safeguarding of urban and landscape identity in post-earthquake reconstructions in Italy. Methodology of the analysis and first results* in G. Manfredi, M.R. Pecce, A. Zollo (eds) Proc. of the Workshop on Multidisciplinary Approach to Seismic Risk Problems, CRdC AMRA: Naples
- Sepe, M. (2013). *Planning and Place in the City. Mapping Place Identity*, London-New York: Routledge
- Weitz, R. (1996), *New Roads to development*, New York: Greenwood Press.
- Zelinka A., Brennan D. (2001), *Safescape, Creating Safer, More Livable Communities Through Planning and Design*, Chicago: Planner Press APA.
- <https://sustainabledevelopment.un.org>
- <https://dtclazio.it>
- <http://www.amrcenter.com>
- <http://www.leonessa.org>
- <https://www.worldbank.org>

*Ricercaatrice, CNR

Professore a contratto, Università di Napoli Federico II

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Dalla SUM alla CLE: strategie di prevenzione del rischio sismico

Flavia Sinisi *

Abstract

After 10 years the city of L'Aquila lives an unresolved political and economic crisis. This condition imposes to deal with the issue of post – earthquake reconstruction with an interdisciplinary approach. The methodology is based on the consideration of the impossibility to ensure the protection of the whole urban settlement and it proposes strategies to help the public administration to make right decisions to cope with the emergency and to recover the initial living standards after the event.

Parole chiave: Terremoto, città, emergenza, resilienza, identità.

Keywords: Earthquake, city, emergency, resilience, identity.

In Italia, dopo il terremoto dell'Irpinia del 1980, è emersa la consapevolezza che la protezione della città dagli effetti di un evento sismico non si può limitare all'adeguamento dei manufatti edilizi, piuttosto la prevenzione dei terremoti dovrebbe assumere una visione di insieme, che non consiste nella sommatoria dei danni subiti dagli edifici, bensì da tutti quegli elementi che compongono il sistema urbano (funzioni, spazi, reti) senza i quali la città collasserebbe. Una buona politica di prevenzione urbanistica del rischio seleziona la struttura minima dell'intero sistema urbano che deve resistere e rimanere funzionale in seguito ad un terremoto. Tale approccio, se inserito negli strumenti ordinari di pianificazione urbanistica consentirebbe di modulare gli interventi e programmare le risorse, vista l'impossibilità di proteggere l'intero insediamento a causa dei tempi eccessivamente lunghi e dei costi che Comuni ed Enti Locali non possono affrontare.

L'obiettivo è individuare una *Struttura Urbana Minima* (Fabietti, 1999) in grado di rendere un centro storico preparato ad affrontare, ai fini dell'emergenza, un evento sismico, di rispondere alla domanda di sicurezza e incolumità dei cittadini, di garantire la funzionalità di "cosa deve

resistere comunque” per la ripresa e il mantenimento dell’ordinarietà e di salvaguardare gli elementi identitari per la popolazione e per la ripresa della vivibilità collettiva del luogo.

L’applicazione della proposta metodologica è ricaduta su un’area “bersaglio” (fig. 1) del centro storico di L’Aquila, nel quarto San Giovanni, caratterizzata da un’interessante gerarchia stradale, dalla presenza di aree libere, intercluse e di margine, e di edifici contenitori di attività diversificate. Il carattere di eterogeneità è ritenuto un parametro fondamentale per una schematizzazione gerarchica dei componenti urbani.

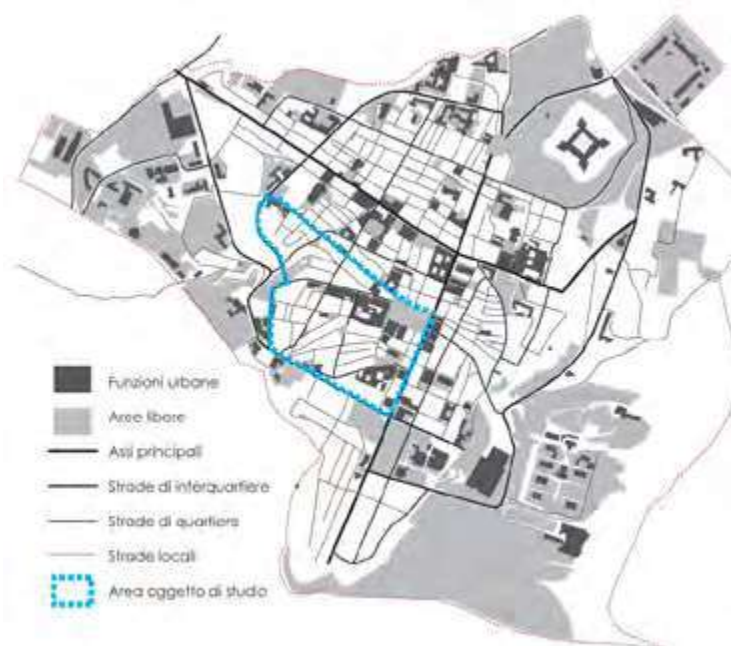


Fig. 1 Area “bersaglio”

Gli elementi che compongono la Struttura Urbana Minima (fig. 2) sono stati scelti in base al ruolo strategico che assumono nella vita ordinaria della città. Ne fanno parte quindi non solo edifici che ospitano funzioni strategiche per l’emergenza (Palazzo del Governo, forze dell’Ordine, etc.), ma anche strutture che ospitano contemporaneamente attività collettive, commerciali, residenziali e che rappresentano *valori storico – architettonici e identitari* della comunità e della riconoscibilità urbana. Analoghe considerazioni vengono fatte sui sistemi di comunicazione e mobilità, sui sistemi di adduzione e sugli spazi aperti. Tutte queste componenti assumono un ruolo rilevante sia per la sicurezza in fase emergenziale sia per quella post sismica (si pensi, ad esempio, alle vie di fuga, ai luoghi di raccolta, agli spazi sicuri da destinare all’istallazione di abitazioni e fabbricati provvisori, etc.).

Il metodo della SUM, dunque, non costituisce un criterio di valutazione di tutti gli elementi che compongono l'organismo urbano, di cui, in un momento successivo, sarà applicata una selezione, piuttosto si colloca a priori, individuando sin dall'inizio gli elementi su cui indirizzare le valutazioni e gli interventi per garantire le prestazioni suddette.

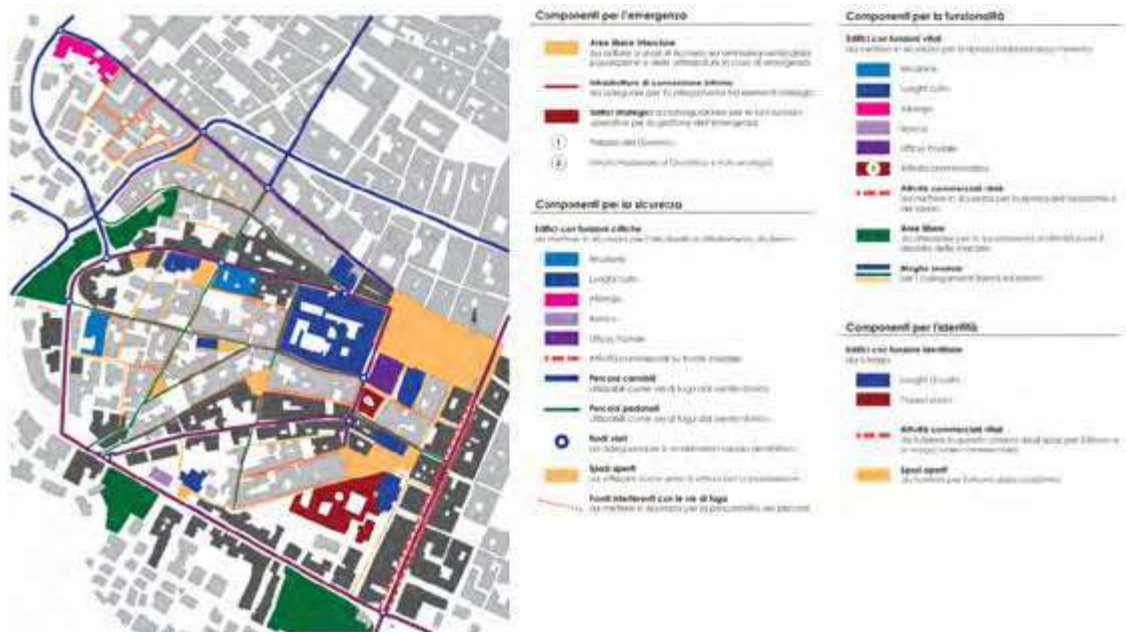


Fig. 2 Struttura Urbana Minima

Gli obiettivi di riqualificazione e messa in sicurezza sono strettamente connesse e permeano le azioni progettuali previste nel *Progetto Pilota* (fig. 3), elaborato nello stesso contesto, da adottare per rispettare tale dualismo e apportare benefici sia durante un evento "straordinario", sia nella dimensione dell'ordinarietà.

Gli interventi strutturali sono schematizzati in:

- Opere sugli edifici;
- Opere sulle infrastrutture;
- Opere sugli spazi di relazione.

Per il sistema delle quinte architettoniche che si affacciano sul sistema delle connessioni è prevista l'eliminazione di superfetazioni precarie non solidali dal punto di vista strutturale, nonché la messa in sicurezza degli elementi aggettanti (balconi, cornicioni, coperture a rischio scivolamento, etc.), che aumentano la vulnerabilità dei luoghi e alterano l'immagine dell'insediamento storico consolidato. In particolare per gli edifici strategici (Palazzo del governo

e sede INGV) e gli edifici “critici” di rilevante interesse (sede universitaria, scuola, chiese, hotel, commercio al minuto, servizi al cittadino) si prevedono interventi di ristrutturazione edilizia per garantire, anche a terremoto raro e di forte intensità, la funzionalità e il mantenimento dei manufatti.

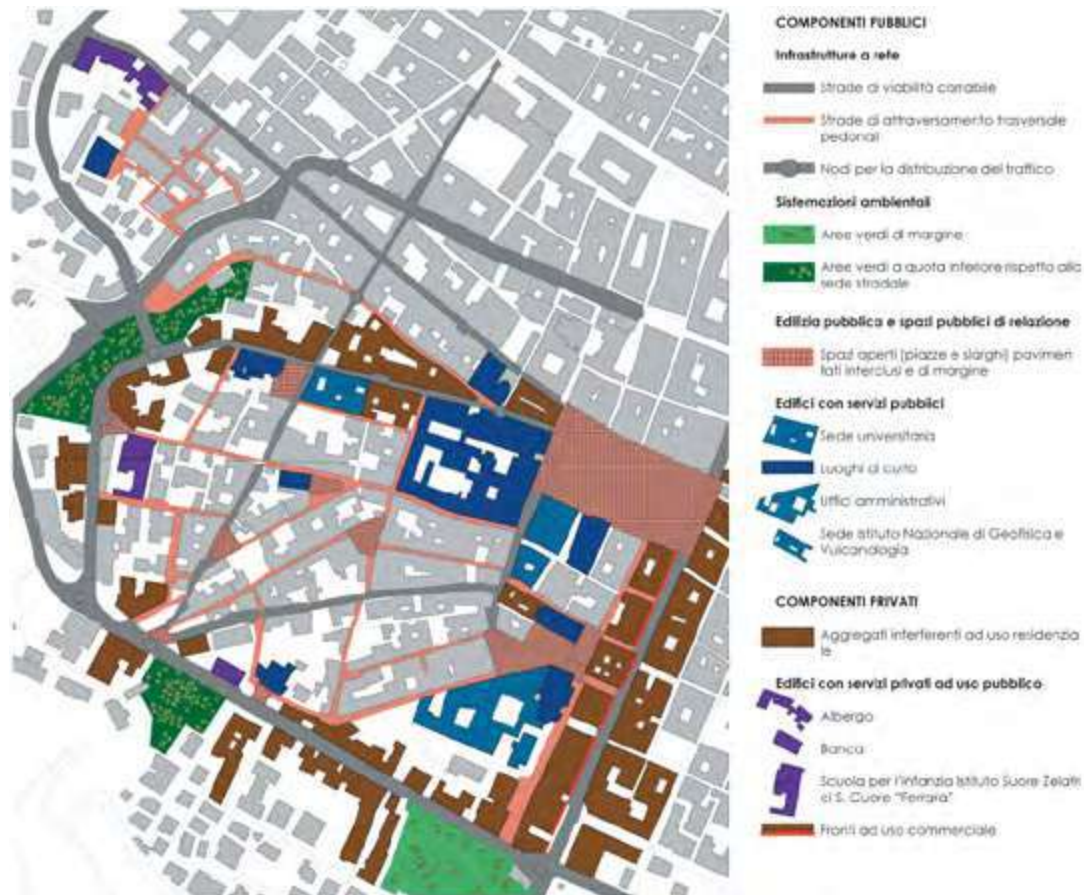


Fig. 3 Progetto Pilota

Sul sistema infrastrutturale, i caratteri della morfologia del sito, definito da discontinuità di vario genere, hanno orientato le scelte inevitabilmente su interventi orientati alla risagomatura delle pavimentazioni, al miglioramento del sistema di convogliamento e smaltimento delle acque meteoriche, alla sistemazione di arredi, nuova segnaletica ed illuminazione. In questa direzione la riqualificazione delle infrastrutture assicura l'accessibilità a spazi sicuri, esaltando l'importanza culturale dell'insediamento, la ripresa delle attività commerciali e degli usi legati soprattutto alla ricettività e al tempo libero e costituendo via di fuga pedonali e carrabili per raggiungere facilmente spazi liberi interni ed esterni l'insediamento.

Per spazi liberi interni si intendono non solo piazze che creano centralità importanti, ma anche quei piccoli spazi di relazione, come piazzette, slarghi e cortili, dove la sfera pubblica si fonde con

quella privata. Analogamente alle strade, anche per gli spazi pavimentati pubblici interclusi sono previsti interventi di ristrutturazione (creazione di situazioni di sicurezza) e di riqualificazione, eliminando elementi di degrado e intralcio alla sicurezza e al comfort.

Gli spazi liberi al margine dell'insediamento, costituiti prevalentemente da aree verdi, sono interpretati come una grande potenzialità non solo per un recupero complessivo della qualità urbana attraverso l'inserimento di attrezzature per la sosta e lo scambio intermodale e strutture minimali atte ad ospitare attività commerciali, informative, ricreative, etc., ma anche per renderle, in fase di emergenza, aree di attesa sicure, aree di ricovero multifunzionali o di ammassamento temporaneo.

La Struttura Urbana Minima, essendo un sistema essenziale, aiuta a sistematizzare gli interventi previsti nel Progetto Pilota, ma allo stesso tempo richiede un'ulteriore gerarchia di priorità tra tutti gli elementi che ne fanno parte, accettando la perdita di funzionalità di alcuni di essi. Questa progressiva "*complessificazione*" della SUM, da una forma più semplice che comprenda pochi elementi su cui intervenire, fino a una più complessa, si destruttura nelle cosiddette *Condizioni Limite degli insediamenti*, ad ognuna della quali corrispondono prestazioni dei sistemi urbani a cui l'Amministrazione deve mirare.

Le Norme Tecniche per le Costruzioni emanate nel 2008 introducono il concetto di Stato Limite di un'opera, inteso come condizione che assicura le prestazioni ordinarie dell'edificio, ma il cui superamento provoca il danneggiamento reversibile o irreversibile della costruzione che non è più in grado di soddisfare le esigenze per le quali è stata progettata.

Come gli edifici, anche gli insediamenti presentano delle prestazioni funzionali ordinarie che possono venire meno, in tutto o in parte, dopo un sisma. Dagli "stati limite" si passa alle "Condizioni limite", attraverso le quali si valutano le prestazioni attuali di un insediamento urbano e quelle che si vogliono garantire con azioni di prevenzione adatte. Le suddette *prestazioni funzionali* che compongono l'organismo urbano vengono suddivise in quattro sistemi:

- sistema dell'emergenza;
- sistema di "rilevante interesse";
- sistema per la ripresa;
- sistema dell'ordinarietà.

Le Condizioni limite individuate sono:

- *Condizione Limite di Operatività (CLO);*
- *Condizione Limite di Danno (CLD);*
- *Condizione Limite di salvaguardia della Vita (CLV);*
- *Condizione Limite per l’Emergenza (CLE).*

Oltrepassata la Condizione Limite per l’Emergenza, il livello di danneggiamento e di perdita di funzionalità è tale da rendere molto difficile non solo la ripresa, ma anche lo svolgimento di efficaci e tempestive operazioni di soccorso.

La scelta dell’Amministrazione di uno di questi livelli di “complessificazione” dipende fondamentalmente da tre fattori: le proprie disponibilità economiche, i pareri della popolazione e le caratteristiche intrinseche delle strutture. Ad ogni modo l’Amministrazione può intraprendere due strade: scegliere la Condizione limite a prescindere dalle proprie conoscenze e quindi ignorando l’attendibilità delle sue scelte, oppure, consapevole che ogni Condizione consiste in un aumento di prestazioni e quindi il margine di errore potrebbe aumentare, si assicura delle informazioni che ha a propria disposizione per non rischiare di intraprendere interventi effettivamente non realizzabili.

Partendo dalla più semplice, nella CLE (fig. 4) l’insediamento, a seguito del terremoto, subisce danneggiamenti fisici e funzionali tali da condurre alla interruzione di tutte le funzioni urbane presenti, ad eccezione degli elementi strategici per l’emergenza (edifici strategici, aree per l’emergenza, infrastrutture di accessibilità dall’esterno e connessione interna).



Fig. 4 Condizione Limite per l’Emergenza

La CLV (fig. 5) è quella condizione in cui l'insediamento subisce danni fisici e funzionali tali da condurre all'interruzione delle funzioni urbane presenti, limitandosi a garantire la stabilità dell'edificio per l'incolumità dell'utenza senza poter essere riutilizzato in un momento successivo. L'insediamento conserva la funzionalità della totalità delle funzioni strategiche e delle connessioni per l'emergenza e per il soccorso, a cui si aggiungono le funzioni di "rilevante interesse".



Fig. 5 Condizione Limite di Salvaguardia della Vita

Nella CLD (fig. 6) l'insediamento subisce danni fisici e funzionali tali da garantire la ripresa dell'uso delle funzioni urbane strategiche, delle attività ordinarie, delle connessioni interne al centro urbano e tra il centro urbano e il contesto territoriale, anche se con una riduzione del livello di prestazione. Inoltre viene garantita la stabilità fisica degli edifici interferenti con le infrastrutture, che siano di importanza strategica o di soccorso/fuga della popolazione.



Fig. 6 Condizione Limite di Danno

Infine, nella CLO (fig. 7) l'insediamento nel suo complesso non subisce danni fisici o interruzioni d'uso significative. In particolare sono assicurate la permanenza e l'efficienza delle funzioni pubbliche e private, delle vie di comunicazione e delle reti tecnologiche, delle attività economiche e il mantenimento della funzione residenziale.

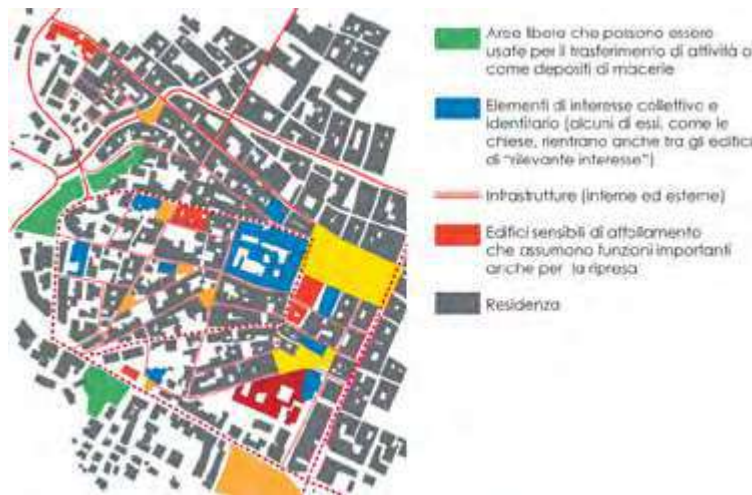


Fig. 7 Condizione Limite di Ordinarietà

A monte della scelta della Condizione limite di riferimento sta la *valutazione di vulnerabilità* dei componenti, essa indica "cosa si rovina per prima" e di conseguenza facilita le scelte future. La vulnerabilità è un parametro che restituisce l'attitudine al danno sismico di un elemento, è dato dal rapporto e interazione tra *tipologia* (caratteristiche strutturali e dei materiali da costruzione di un edificio, oppure indagini sulle fondazioni), *pericolosità* (studi di microzonazione sismica) e *funzione* (destinazione d'uso del manufatto, il suo ruolo, la sua criticità o meno rispetto al grado di affollamento e agli effetti sull'ambiente naturale, etc.) e permette di stabilire urgenza, necessità e peso degli interventi di prevenzione sismica.

L'approccio più diffuso nel campo delle valutazioni speditive è il *metodo empirico*, nel quale la vulnerabilità viene identificata tramite l'osservazione del danno subito da edifici con determinate caratteristiche in occasione di terremoti passati.

Gli edifici con lo stesso comportamento vengono identificati tramite la definizione di sei classi di vulnerabilità (dalla A alla F) relativamente alla scala *EMS – 98* (Grunthal 1998) che distingue le costruzioni in funzione del materiale strutturale: muratura, calcestruzzo armato, acciaio e legno.

Per ciascuna classe di vulnerabilità vengono attribuiti cinque livelli di danno:

- 1 – danno trascurabile o lieve;
- 2 – danno moderato;
- 3 – danno grave;
- 4 – danno molto grave;
- 5 – distruzione.

Questi, messi in relazione all'intensità macrosismica (dalla V alla XII), danno forma alle *Matrici di Danno* che restituiscono la percentuale di edifici, su una quantità totale rilevata, che potrebbe subire un danno da 1 a 5 per ogni classe di vulnerabilità a terremoti di tutte le intensità (fig. 8).

Intensità	Classe di vulnerabilità	Danno 1	Danno 2	Danno 3	Danno 4	Danno 5
V	Classe A					
VI	Classe A					
VII	Classe A					
VIII	Classe A					
IX	Classe A					
X	Classe A					
XI	Classe A					
XII	Classe A					

Fig. 8 Matrice di danno

Applicando le frequenze linguistiche della Matrice di Danno alla configurazione di ciascuna Condizione limite (numero di edifici considerati, classe di vulnerabilità di ciascun edificio e soglia del livello di danno ammesso per ogni singolo edificio in funzione del ruolo che assume nella condizione limite considerata), sono state costruite le *curve di fragilità*, funzioni matematiche che esprimono la percentuale di probabilità che una Condizione limite, con le sue caratteristiche intrinseche, superi un preciso livello di danno ad ogni intensità di terremoto (espressa in scala Mercalli) come conseguenza del comportamento di insieme dei suoi componenti.

La modellazione dei dati permette di ricavare le curve delle quattro Condizioni limite allo stato attuale del sistema e allo stato di progetto, nell'ipotesi che un intervento di miglioramento su un componente del sistema corrisponda, per semplicità, al passaggio alla classe di vulnerabilità immediatamente migliore (meno vulnerabile). Il grafico seguente mostra il confronto della curve di fragilità di ogni Condizione limite, con e senza interventi:

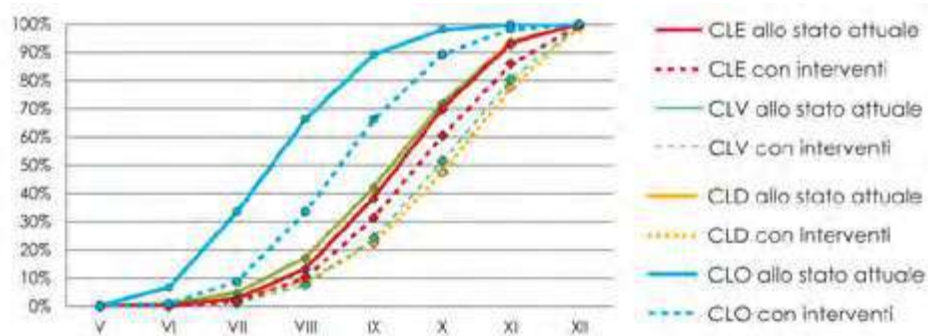


Fig. 9 Curve di fragilità

Si può notare che nelle Condizioni limite in cui vengono selezionati un numero ridotto di elementi, ai quali vengono riservati interventi più o meno consistenti (mirati all'operatività e alla resistenza al crollo), la probabilità che superino la soglia di danno ammessa è inferiore ad intensità di terremoto più alte, rispetto alla CLO, le cui curve si collocano in una posizione più arretrata rispetto alle altre poiché, all'aumentare degli elementi considerati diminuisce l'entità degli interventi, provocando la perdita di funzionalità richiesta a intensità di sisma minori. Le curve di fragilità delle Condizioni limite forniscono alle Amministrazioni locali *scenari di vulnerabilità* dei sistemi, sarà loro cura scegliere di migliorare il sistema complessificando la SUM, ordinando gli interventi in base al susseguirsi delle Condizioni limite e alle priorità che per definizione richiedono. In termini di pianificazione urbana la "semplice" individuazione degli elementi da considerare per la valutazione rappresenta un passaggio non banale, soprattutto nei casi, come questo nel capoluogo aquilano, in cui gli strumenti urbanistici e i piani di emergenza non forniscono informazioni relative a edifici strategici, alla rete dei percorsi per l'emergenza e per fuga, agli edifici sensibili. Queste decisioni sono di fondamentale importanza per impostare politiche di prevenzione di rilevanza urbanistica.

Bibliografia

- Fabietti V., a cura di (1999), *Vulnerabilità e trasformazione dello spazio urbano*. Bologna: Alinea Editrice.
- Pavia R., Massacesi F. (2012). *Ricostruire L'Aquila*. Pescara: Sala Editori
- Bramerini F., Cavinato G. P., Fabietti V., a cura di (2013). *Strategie di mitigazione del rischio sismico e pianificazione - CLE: Condizione Limite per l'Emergenza*. Roma: Urbanistica Dossier, N.130/2013
- Biondi S., Fabietti V., Vanzi I. (2016). *Modelli di valutazione per la vulnerabilità sismica urbana*. Roma: In *Urbanistica* N.147/2016. pp.89-99
- Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (2011). *Linee Guida per gli insediamenti storici*.
- Giovinazzi S., Lagomarsino S. (2001)., *Una metodologia per l'analisi della vulnerabilità del costruito*. Potenza - Matera: X Congresso Nazionale "L'ingegneria sismica in Italia".

*Architetto Urbanista

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Operatività ambientale o ‘decoro’ dell’urbano? Gli interventi scultorei del ‘Plateau’ di Kirchberg a Lussemburgo

Massimo Bignardi *

Abstract

In the last decades, urban creative experiences - arbitrarily defined as environmental - aim at a purely aesthetic "idealization" of "places". The examples taken here are those of public art, carried out in the urban planning of the Kirchberg plateau, a North-East district of Luxembourg historical center. The essay examines the works set in an ‘site’ that, from the gardens of the National Sportif et Culturel Center, reaches the roundabout at the end of avenue J. F. Kennedy, with the monumental 1996 *Exchange* by Richard Serra.

Parole chiave: Lussemburgo, arte ambientale, scultura del XX secolo, città creativa, arte pubblica.

Keywords: Luxembourg, environmental art, 20th century sculpture, creative city, public realm art.

C’è una certa analogia, o almeno mi dà l’idea di esser tale, tra ciò che hanno significato i monumenti – nell’accezione più ampia, vale a dire da quelli storico artistici ai monumenti commemorativi propri soprattutto della città ottocentesca – e il valore che stanno assumendo oggi gli interventi della così detta ‘arte pubblica’, il cui interesse dilaga dalla scultura alla Street Art, alle installazioni. Nel ben noto saggio, apparso nel 1954, Ludovico Quaroni rilevava, a proposito della «vita delle nostre» città, che esse sono dominate dal complesso del *baedeker*, figurato con l’immagine di una ‘collana’ che tiene insieme tanti ‘asterischi’. Questi ultimi, chiariva, sono i numerosi ‘gioielli’, i monumenti nazionali, in pratica il patrimonio storico artistico di una comunità, di una nazione. Per i turisti sono il punto d’interesse del viaggio, oltre il quale, soprattutto oggi nell’era del *selfie* e del viaggio sul filo di Facebook o di Instagram, lo sguardo non si spinge. Tutto il resto, osservava Quaroni, era (direi è) «considerato solo un insignificante ingombro che si frappone fra un “monumento” e l’altro». La città si svuota della sua bellezza, che commisura la gente che abita e vive le sue strade, le sue case, per assumere le vesti di una ‘città spettacolo’, come la descrive Giandomenico Amendola, ove le apparenze prendono il posto delle identità, con la stessa

accelerazione del fluire e defluire delle mode. L'arte pubblica contribuisce, in nome di un 'tempo' contemporaneo, ad arricchire di asterischi la collana ereditata dal passato, assumendo dei luoghi il solo aspetto formale, cioè di spazio in nome di una non chiarita creatività urbana che, sostiene Charles Landry in *City making*, una sorta di manuale di come 'fare' la città, dovrebbe contribuire a «ridestare l'incanto», ossia a riattivare il senso di un luogo di formazione dell'utopia. Formazione che viene meno se la condizione della quotidianità resta compressa nel transitorio, per il quale, evidenzia Amendola, finanche «la rappresentazione di se stessi – imperativo sociale generalizzato [come l'omologante autoreferenzialità dell'arte dei nostri giorni] – diventa spettacolo». Indubbiamente gli argomenti che Landry pone sul tavolo del dibattito, non sono diversi, anche se ampiamente aggiornati a quelli che poneva Quaroni e, in parte, ha posto successivamente Gillo Dorfles quando parlava dei “fattori proairetici nel design ambientale” all'interno del suo *Dal significato alle scelte*, in particolare quando si soffermava sul problema della «memorizzazione affettiva» dei luoghi. Entrambi concordano sulla necessità di costruire un gioco di specchi che si guardano, nei quali rimbalza il primato di una città sull'altra, in una ingiustificata gara a chi è più spettacolare. Landry, all'alba del terzo Millennio, segnala la necessità di un cambio di rotta, chiedendo alla città di proporsi non come la migliore al mondo, bensì come quella più «ricca di immaginazione per il mondo». Ciò richiama la preoccupazione avvertita da Quaroni, rispetto all'“organizzazione moderna” di essa, in molti casi segnata dalla «volontà dei tecnici e degli artisti di sottomettere ogni cosa al loro gusto, di “rifare” ogni cosa». Prospettiva che per Dorfles si riassume nella necessità di tendere ad una “estetizzazione” dell'intero habitat, rinunciando a metter su, come strategia culturale, “ricettacoli artistici”, intendendo per essi i musei, i monumenti, le chiese. Insomma penso che il trasparente *fil rouge* che li tiene insieme, sia quello di evidenziare il rischio che i processi di rigenerazione della città, alla luce anche di far di essa un attrattore economico e culturale, trovino affermazione in un tentativo di decorazione dell'urbano, rischiando di rientrare o esser confusa nei progetti di 'arredo' urbano che sappiamo bene essere altra cosa. «L'arte – affermava Mauro Staccioli tra i grandi interpreti dell'Arte Ambientale – si manifesta innanzitutto come motivo profondo della comunicazione – da non confondere con la comunicazione visiva tout court – come speculazione attorno al senso del nostro rapporto col mondo circostante, con l'immaginazione, le cognizioni dell'essere, le utopie..., al pari della filosofia e della matematica oserei dire».

Se aggiungiamo impropri asterischi (creatività ambientale) alla collana di memorie, contribuiamo a dilatare maggiormente la distanza del nostro sguardo dal valore che la città assume

come insediamento umano; contribuiamo, lo evidenziavo nel mio *Autoritratto urbano*, all'inarrestabile processo di "sfarinamento" del territorio, ivi compresa la città o di parte di essa, sul quale si è soffermata l'attenzione dell'economista Giorgio Becattini. Processo che riguarda anche i centri storici, il loro tendere a disperdere, sosteneva di recente Salvatore Settis, l'unicità, ossia la propria identità nel indefinito «piatto modello "globale"». In sintesi il cuore storico della *civitas*, sta perdendo progressivamente la memoria, acquisendo la genericità della periferia.

Il rischio è di trasformare un intervento artistico – accolgo in esso anche l'imprecisato significato che si dà di sovente al termine 'creatività' – in un esercizio decorativo come purtroppo oggi sembra ricorrente nelle pratiche d'intervento nell'urbano, non esclusa la Street Art che, nata anonima e clandestina, è stata oggi assorbita e abilitata dalla politica locale ad espressione più autentica della contemporaneità.

Non credo o, meglio, non sono più dell'idea che "l'arte pubblica salverà la città", come titola il saggio che, Anna Detheridge ha pubblicato, nel 2016, nella rivista "Limes. Indagine sulle periferie". Penso che l'esperienza artistica non sia e non debba essere portatrice di obiettivi, tanto meno, sulla scia del saggio, che il degrado sia la cifra delle periferie del mondo, generate da uno *sprawl* urbano, dunque, da una crescita non programmata, rapida e disordinata. Degrado, beninteso, che traduce mancanza di servizi, luoghi di esclusione, residuali, di sopravvivenza, fino a tradursi in territori disumani. Il degrado è anche quello che vive il centro; degrado diverso negli aspetti formali, illeggibile nell'esteriorità dell'apparenza ma concretamente attuale. Lo si percepisce nel centro storico vestito da cartolina per i turisti, con artigiani che interpretano il loro ruolo come comparse; nei centri dirigenziali i cui ritmi sono scanditi dall'ondeggiare delle borse internazionali. Se, infine, proviamo a ripararci in un museo della nostra contemporaneità ci troviamo immersi in uno scenario di oggetti che specchiano il reiterato repertorio di un'arte globalizzata. Come può oggi la periferia 'urlare' contro la disumana regola del potere che divide i bisogni secondo le classi sociali? Cosa resta di quei muri sui quali la Street Art parlava ad alta voce, se anche il centro, con elegante mistificazione, accoglie, anzi richiede senza nascondere accenti mondani, il segno della sua ribellione? L'evidenza è quella di interventi, nei più dei casi, cifrati da effetti decorativi, decisamente privi di quei valori – che Berenson chiama 'valori tattili' perché rivolti ai sensi – propri della decorazione, della pittura 'civica' che ha radici nei millenni. Sono effetti decorativi, spettacolari, come testimoniano più di un esempio (significativi, declamati dalla critica 'indipendente' ed ufficiale, sono i due interventi di Kentridge: quello sul muro del Lungotevere Farnesina, e il mosaico per la Stazione Toledo della Metropolitana di Napoli): pratiche che finiscono per innescare un

processo di reiterazione di immagini, ma anche di una narrazione stereotipata dei luoghi, facendo leva su dinamiche proprie della comunicazione, direi, esagerando, della cartellonistica stradale.

La concezione che il pubblico, intendendo chi amministra la città, ha dell'arte in più casi risponde alla prospettiva di ambientare, in spazi pubblici interventi artistici o "fatti ad arte", oppure di concedere – oggi è di moda – pareti 'pubbliche' (nei più dei casi complessi popolari) alla Street Art, lasciandosi alle spalle qualsiasi domanda, indagine sui luoghi, sulle comunità che in essi vivono con le loro piccole o grandi storie: insomma direbbe Dorfles, quella 'materia' che è fondamentale per esercitare una «memorizzazione affettiva», in poche parole rispondere all'identità del luogo. Identità e comunicazione, è il binomio che ritroviamo nei progetti di trasformazione urbana nei quali l'arte ha svolto e svolge il comprimario ruolo, sosteneva Staccioli, di «interrogarsi sul passato riflettendo sul presente»: esempi, tra i tanti, sono stati, in parte lo sono ancora anche se la spettacolarità autoreferenziale degli artisti e della committenza ha preso il sopravvento, gli interventi operati negli anni Ottanta a Barcellona, contestualmente al centro dirigenziale La Défense a Parigi, in parte anche nella costruzione della 'nuova' Gibellina, soprattutto con il *Grande Cretto* di Alberto Burri (1981-85). In questo sommario elenco si iscrive la realtà artistica che, negli ultimi tre decenni con evidenti contraddizioni, vive Lussemburgo, capitale del piccolo Granducato, posto al centro dell'Europa.



Daniel Buren, *D'un cercle à l'autre le paysage emprunté*, 2001-2005, Ville de Luxembourg (ph©by A. Libonati)

Una realtà che, partita da interventi effimeri, realizzati nell'ambito di rassegne, in particolare nel Grund, o lungo gli argini del fiume Alzette: è il caso di "Souslesponts, le long de la rivière", una mostra (tenuta in due edizioni nel 2001 e nel 2005) promossa dal Forum d'arte contemporanea e dal Casinò, che ha visto la collaborazione del MUDAM (Musée d'Art Moderne) e del Musée National d'Histoire et d'Art. Tra le opere proposte *site specific* dagli artisti, tra questi Wim Delvoye, Jan Fabre, Luca Vitone, quella di Daniel Buren, *D'un cercle à l'autre le paysage emprunté* (2001-2005) si integra al processo di riscoperta del paesaggio della città, cioè di lettura dello *skyline* che tiene insieme architettura e natura. Si è trattato di una politica di interventi in spazi pubblici che ha coinvolto, in un processo di rinnovamento sia la scena urbana, sia i parchi. In tal senso penso alla scultura ambientale, acquisita al patrimonio pubblico dalla Ville de Luxembourg, di Jean-Bernard Métais, *Le Passe-muraille* (2006) una grande cupola in bronzo, forata come una sorta di alveare, collocata nel Parc du Pescatore oppure alle cinque colonne con in alto dei volti al negativo, poste di fronte al Palazzo del Parlamento, nel centro della città storica, del lighting designer tedesco Ingo Maurer. Interesse che si sposta anche verso l'ambito del design ambientale che, nei primi anni di questo decennio, ha sollecitato la Ville de Luxembourg verso un maggiore investimento sulla 'cultura' dell'ambiente, facendosi promotrice, compartecipata dal MUDAM e da Enti e Fondazioni private, dell'annuale "Design City" manifestazione ove si confrontano creatività e nuove tecnologie. Si vanno ad aggiungere altre iniziative in spazi pubblici, come quelle organizzate nel 2007, in occasione della designazione di Lussemburgo quale Capitale europea della cultura: tra queste, restando al rapporto con l'ambiente, "Trans (ient) City", "Urban Landmark. Questa politica del territorio che ha aspirato ed aspira a dare identità, citando nuovamente Settis, ad «uno stesso spazio di vita» (prospettiva di una democrazia effettiva), ha trovato un ulteriore slancio nella pianificazione nell'Altopiano di Kirchberg", importante urbanizzazione a nord-est della città storica. È l'ampia arcata del ponte Grande-Duchesse Charlotte, a collegare il centro della città alla nuova urbanizzazione: il viadotto s'innesta con l'avenue J. F. Kennedy asse stradale che, dagli anni Ottanta, ha visto sorgere il Quartier européen Sud, Quartier européen Nord, Quartier du Parc, Quartier Kiem e il Quartier du Grünwald. A chiudere questi agglomerati è l'alto 'obelisco' di Richard Serra, *Exchange*, del 1996, posto al centro di una grande rotonda che canalizza le immissioni verso il sottopasso, la cui costruzione è iniziata nel 2015: imbuto che smista l'intenso traffico sugli assi autostradali in direzione di Trier (E44), oppure Bitburg (A7), ma anche dell'aeroporto. Sul lato destro dell'*Exchange* si apre il Parc du Klosegrännchen,

progettato dall'architetto paesaggista tedesco, oggi quasi ottantenne, Peter Latz, mentre sulla sinistra l'area che ospita Luxexpo.



A sinistra: Lucien Wercollier, *L'Africaine*, 1993, Fonds Kirchberg (ph©by A. Libonati)
A destra: Marta Pan, *Trois îles*, 2000, Fonds Kirchberg (ph©by A. Libonati)



A sinistra: Willem J. A. Bouter, *Ein sopransolo*, 1997, Chambre des Metiers du Grand-Duché de Luxembourg
A destra: Michel De Broin, *Dentrite*, 2016, acciaio e vernice, Fonds Kirchberg (ph©by A. Libonati)

La pianificazione urbanistica dell'Altopiano di Kirchberg, indicato anche come Ville-Haute, prende avvio negli anni Ottanta, quando viene istituito il Fonds d'urbanisation et d'aménagement du Kirchberg (d'ora innanzi: Fonds Kirchberg) che ha avviato una politica di acquisizioni di opere d'arte contemporanea per gli spazi pubblici. All'inizio del terzo Millennio il "Plateau du Kierchberg" registrava insediamenti che ospitavano ben oltre 3.500 persone, con un rapido flusso in incremento che, al 2015, faceva registrare 30.000 postazioni di lavoro, con una movimentazione veicolare di 800-1000 auto l'ora. Un'area vasta che ospita alcune istituzioni dell'Unione europea (tra queste: la Corte di Giustizia, quella dei Conti, il Segretariato del Parlamento Europeo); una centrale energetica alimentata a gas naturale, con impianti di cogenerazione supportati da caldaie a condensazione ed

ecocompatibili – fornisce non solo calore ma anche energia elettrica per la rete pubblica –, in servizio dal 2001; le moderne architetture a firma, tra tante archistar, di Ieoh Ming Pei (a lui si deve il MUDAN con un'ulteriore piramide di vetro), di Ricardo Bofill che firma il progetto per la Place d'Europe, collocate nella parte occidentale, ove, nel 2005, viene costruita la *Philharmonie*, progettata dall'architetto francese Christian de Portzamparc, premio Pritzker nel 1994. Prima ancora, nel corso degli anni Novanta, c'è la costruzione del grande complesso, nell'area del Quartier du Parc, del Centre National Sportif et Culturel "d'Coque", ultimato nel 2002 con l'area e il palazzetto dello sport, il Parc Central con l'ambientazione di sculture all'aperto (a mo' di zoo, come avrebbe detto Carlos Ruiz Villanueva) di artisti quali Lucien Wercoillier, con *L'africaine*, un bronzo del 1993, fortemente sensibilizzato dall'organicismo di Arp e Carl F. Reuterswärd, presente con *Non violence*, una replica della scultura donata nel 1988 dal Granducato di Lussemburgo all'O.N.U.. All'interno del parco trovano posto altri due interventi, commissionati dal Fonds Kirchberg, forse i più significativi sul piano di una effettiva operatività ambientale: il primo è il gruppo scultoreo di Marta Pan, *Trois îles*, installata nel 2000, nel piccolo specchio d'acqua artificiale, posto a lato dell'anfiteatro; l'altro è *Dendrite* (2017), dell'artista canadese Michel De Broin, una struttura in ferro verniciata di giallo cromo a forma di tre 'pulpiti' che svettano per sette metri, sul *Labirinto vegetale* cuore del Parc Central.



A sx: Giovanni Teconi, *La Grande Fleur qui marche*, 2003, versione ingrandita di una scultura di Fernand Léger (1952)
A dx: Luxembourg-Kirchberg, giungla segnaletica nella parte alta dell'av. J. F. Kennedy, sullo sfondo *Exchange* di Serra

Se questi primi interventi, a distanza poco meno di tre decenni, conservano ancora la patina di una progettualità che impaginava lo spazio urbano come un museo all'aperto, ove, però, le opere, le installazioni rientravano in un allestimento che richiamava il museo – così come è stato a seguito della mostra del 1951, per il Middelheim Open Air Sculpture Museum ad Anversa – diversa è la rispondenza delle opere installate nei complessi architettonici dei nuovi quartieri di Kirchberg.

All'idea di un rapporto arte-città, come direbbe Marco Romano, che si fa anima strutturale della *civitas* contemporanea - i cui percorsi, le architetture, le opere scultoree e le installazioni, poco più di una trentina nei primi di questo decennio, sono ben ricostruiti nella guida *Architecture et Art dans l'espace public au Kirchberg, Luxembourg* che il Founds Kirchberg con Luxembourg City Tourist hanno editato nel 2013, con testi di Marianne Brausch e Cathy Giorgetti - subentra, almeno tale è il riscontro, una certa propensione a far interpretare all'arte, agli interventi artistici, il ruolo dell'elemento decorativo di eccezionale valore. È evidente che il richiamo di *star* del grande firmamento dell'arte internazionale, ha giocato e gioca molto come attrattore economico e culturale, soddisfacendo politiche culturali, non in linea con la 'città di speranze' alla quale guardava Bauman, e che tendendo ad aggiungere 'preziosità', valori senza nessuna relazione con



A sx: Frank Stella, *Sarreguermes*, 1993, sullo sfondo Hypobank, progettato da Richard Meier (ph©by A. Libonati)
 A dx: Su-Mei Tse (con la collaborazione di J. L. Majerus, *Bird Cage*, 2008, Luxembourg K2, (ph©by A. Libonati)

il destino dei luoghi che li accolgono. L'arte diviene oggetto di una pratica decorativa, convinta di parlare la lingua dell'attualità, ripristinando formalmente metodologie del passato: obelischi come nella Roma degli imperatori, come poi in quella barocca, senza quel *ductus* culturale che li ha fatti testimoni della storia. Gli esempi sono diversi, alcuni poco leggibili come ad esempio *Skulptur ohne Titel - Variationen zum Thema Bildstoc* di Ulrich Rückriem, scultura in pietra collocata (direi spersa) nella parte bassa del nuovo Quartier Kiem, poco distante dall'HypoVereinsbank Luxembourg, costruito nell'area del Parc Reimerwée, che ospita anche una sede dell'Università di Lussemburgo, progettato da Richard Meier ove, nella corte d'ingresso, è stata ambientata *Sarreguermes* (1993) una scultura in acciaio di Frank Stella, ma anche *Ein sopransolo*, del 1997 di Willem J. A. Bouter, acquisita dalla Chambre des Metiers du Grand-Duche de Luxembourg e installata nei giardini che le fanno da cornice. Condizione che registra anche la *Bird Cage*, una 'monumentale' gabbia in

policarbonato di Su-Mei Tse – artista lussemburghese Leone d’oro alla Biennale di Venezia del 2003 – installata nel 2008, nel complesso residenziale “Luxembourg K2” posto tra il Quartier européen Nord e il Quartier du Parc; *La Grande Fleur qui march* (2003) ingrandimento ad opera di Giovanni Teconi di una piccola scultura di Fernand Léger del 1952, tristemente decorativa. Con tale inclinazione vanno inquadrare la *Coquille* (1997), una scultura in pietra di Bertrand Ney; *L’Arbre à rêves* di Paul Majerus; il grande muro dipinto da Yves-Laurent Grosbusch che aspira a voler essere un intervento di Street Art, scarico, però, di ogni tensione che è propria di questo linguaggio. Infine la scultura di grandi dimensioni di Jean Dubuffet, *Élément d’architecture contorsionniste IV*, tratta dal ciclo “L’Hourloupe”, ambientata davanti alla sede della Paribas, banca del gruppo BGL BNP: il bianco intenso delle vernici poliuretaniche, date a spruzzo su un’amalgama di poliestere, resina epossidica e calcestruzzo, con forme primigenie sagomate da una linea nera, resta imprigionato tra la strada e la facciata a intervalli regolari della banca.

Chiude questo sintetico elenco di opere ambientate a mo’ di decoro la citata *Exchange*, di Serra, monumentale scultura, composta da enormi piastre autoportanti, in acciaio corten, alte circa venti metri, del peso di quasi trentotto tonnellate, collocata alla fine, dicevo, dell’avenue J.F. Kennedy. Se proviamo, ponendoci nella parte mediana della grande avenue, rivolgendo le spalle



Richard Serra, *Exchange*, 1996, corten, Fonds Kirchberg (ph©by A. Libonati)

al centro della città, rileviamo l'impossibilità di traguardare l'*Exchange*, completamente schermata dalla fitta giungla di cartelli della segnaletica stradale (in particolare di quelli a 'bandiera'), di semafori alti, di alberi: la sua monumentale arcaica forma scompare, confondendosi come uno dei tanti 'corpi' verticali che si addensano dando vita ad uno scomposto skyline.

Queste opere che vantano la possibilità di una relazione diretta con il pubblico, ovvero che possono essere toccate, coinvolgendo, sostiene Marc Augé a proposito del 'toccare', il «linguaggio dei sensi e dell'individuo», si prestano ad una funzione di 'decoro urbano', il cui interesse è destato unicamente dallo *status symbol*, dalla 'firma' che ne attesta l'importanza. L'arte, espressione di processi generativi e rigenerativi, perde la sua vitalità, la sua identità: diviene anch'essa forma dell'apparenza e, contestualmente, dell'appartenenza al gusto dominante.

Il "Plateau du Kirchberg", potremmo dire la Lussemburgo contemporanea, uno dei luoghi dell'economia mondiale, si avvia ad essere omologata alle altre, globalizzata nel gusto: «una città – rileva Gabriele Pasqui, nel suo recente bel libro dedicato alla città, ai *saperi*, alle *pratiche* – dentro il caleidoscopio di molte città, ognuna percezione e rappresentativa delle altre e della loro difficile composizione».

Bibliografia

- Amendola G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*. Roma-Bari: Editori Laterza.
- Augé M. (2017), *Saper toccare*. Milano: Mimesis.
- Bauman Z. (2018), *Città di paure, città di speranze*. Roma: Castelvecchi.
- Becattini G. (2019), *La conoscenza dei luoghi*. Roma: Donzelli Editore.
- Berenson B. (1990), *Aesthetics Ethics and History*. (trad.it. *Estetica, etica e storia nelle arti della rappresentazione visiva*). Milano: Leonardo Editore.
- Bignardi M. (2017), *Autoritratto urbano. Luoghi tra visione e progetto*. Milano: Mimesis.
- Detheridge A. (2016), *L'arte pubblica salverà la città*. Roma: In *Limes. Indagine sulle periferie*. N.4/2016. pp.139-141.
- Dorfles G. (1973), *Dal significato alle scelte*. Torino: Einaudi.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. (trad. it. *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*. Torino: Einaudi. 2009).
- Landry C. (2006), *City making. USA*. (trad. it. *City making. L'arte di fare la città*. Torino: Codice Edizioni. 2012).
- Pasqui G. (2018), *La città, i saperi, le pratiche*. Roma: Donzelli Editore.
- Quaroni L., (1954.), *I volti della città: in Comunità*. N.25/1954.
- Romano M. (2005), *L'estetica della città europea. Forme e immagini*. Torino: Einaudi.
- Settis S. (2017), *Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*. Torino: Einaudi.
- Staccioli M. (2000), *Idea dell'oggetto dell'idea*. Milano: A arte Studio Invernizzi
- ...

*Professore associato di Storia dell'arte contemporanea Dipartimento di Scienze storiche e dei Beni culturali - Università di Siena

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

M9, il museo del Novecento tra rigenerazione urbana e nuove tecnologie.

Thomas Bisiani *

Abstract

In December 2018, M9 the museum of the 20th century was inaugurated in Mestre. Designed by Sauerbruch Hutton, M9 immediately has been shortlisted in the Mies van Der Rohe Prize 2019 as a typical example of regeneration whose aim is to enhance the existing buildings with new functions. As result of an international competition promoted by Fondazione di Venezia in 2010, in which some of the best European architects participated, M9 aims to be an opportunity to relaunch the centre of Mestre as an alternative to the attractions of Venice.

Parole chiave: M9, museo del Novecento, Venezia Mestre, rigenerazione urbana, Sauerbruch Hutton.

Keywords: M9, 20th Century museum, Venezia Mestre, urban regeneration, Sauerbruch Hutton.

1. Il concorso

Il 27 agosto 2010 nell'ambito della 12° Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia, ha avuto luogo la premiazione del Concorso Internazionale di Architettura che ha inaugurato la mostra M9 A New Museum for a New City.

Agence PierreLouis Faloci (Francia), Carmassi Studio di Architettura (Italia), David Chipperfield Architects (Gran Bretagna/Italia), Mansilla+Tuñón Arquitectos (Spagna), Sauerbruch Hutton (Germania) e Souto Moura Arquitectos (Portogallo), sono stati i sei studi di architettura chiamati a partecipare, con la consulenza di Francesco Dal Co, al concorso internazionale per M9, un nuovo polo culturale nel cuore di Mestre, organizzato dalla Fondazione di Venezia che di questo progetto è stata ideatore e promotore.

Il tema affidato ai progettisti, tutti noti per la progettazione museale ma soprattutto per la loro sensibilità nei confronti del contesto, prevedeva la realizzazione di una nuova architettura

integrata con un edificio storico in un unico polo contenente tre distinte funzioni: quella museale (un edificio di grandi dimensioni da progettare ex novo), quella commerciale (ospitata in un edificio di origine tardo cinquecentesca) e quella terziaria in un edificio degli anni Settanta.



A. L'ingresso all'M9

Il concorso che ha visto vincitore lo studio berlinese di Sauerbruch Hutton dopo una lunga marcia che la Fondazione di Venezia ha condotto a partire fin dal 2005, acquistando prima gli edifici e poi stipulando l'accordo di programma con gli Enti coinvolti nella realizzazione dell'opera, che è stata inaugurata finalmente nel dicembre 2018 venendo riconosciuta subito come un significativo modello di rigenerazione urbana in un'area di centro storico.

2. Centri storici e smart cities

La salvaguardia della città storica è stata in Italia uno dei grandi obiettivi e dei principali argomenti di dibattito della cultura architettonica a partire dagli anni '60.

Oggi possiamo guardarci indietro e constatare che il corpus disciplinare costituito a partire da queste riflessioni è estremamente vasto e strutturato, tanto da poter dire che è uno dei contributi scientifici di maggior valore che la ricerca italiana offre nel campo dell'architettura e dell'urbanistica.

Il territorio italiano è costituito da una galassia di centri storici, di specificità che si differenziano

l'una dall'altra e che strutturano e qualificano il nostro territorio, si tratta di una infrastruttura da cui ripartire per pensare le nostre città, la qualità della nostra vita e le opportunità di sviluppo.

Sebbene le tecnologie digitali ci abbiano liberato dall'obbligo di stabilirci in un luogo fisico per svolgere le nostre attività, la città, ed in particolare la città storica continua ad avere un'attrattività ed un fascino che anche la continua crescita dei flussi turistici conferma.

Oggi i centri storici, non solo non sono più in pericolo, ma possono implementare ed accogliere con facilità ed efficacia le tecnologie contemporanee tanto quanto gli stessi tessuti faticavano invece ad adattarsi agli imperativi dell'industria nel secolo scorso.

3. Fondazione di Venezia, big player e rigenerazione urbana

M9 è considerato il progetto più importante della Fondazione di Venezia, quest'ultima ha investito 110 milioni di euro per contribuire al rilancio e allo sviluppo urbano nell'Area Metropolitana di Venezia. La realizzazione, lo sviluppo e la gestione in particolare del Polo M9 sono stati affidati a Polymnia Venezia la società strumentale attraverso la quale la Fondazione persegue la realizzazione diretta dei propri scopi societari, con l'obiettivo di restituire alla città di Mestre non solo un'area valorizzata in termini di qualità urbana, ma anche l'opportunità di costruire una identità forte di luogo.

Un'identità che possa permettere di riconoscere in termini congiunti una figura nuova che mette in relazione e unisce Venezia, la sua gronda lagunare e la "terraferma", ma che permetta anche attraverso la dimensione museale di raccordare il nuovo secolo con la storia del '900 di cui Mestre è parte integrante. Tema strategico da questo punto di vista è la dimensione urbana ed economica del *City District*, una visione della città che parte dalla spinta imprenditoriale per spazi diversificati e identitari ma che hanno anche costi di sviluppo ed esercizio concorrenziali rispetto ai tipici modelli degli shopping center.

L'idea che interventi di valorizzazione del tessuto urbano esistente attraverso interventi catalizzatori dello spazio pubblico e di nuove funzioni possano fare da volano alla rivitalizzazione e valorizzazione di intere aree e quartieri è stata sperimentata ampiamente negli ultimi 30 anni, esempio mainstream è l'High Line e il Meatpacking District di New York (1999-2009), senza però dimenticare la ben precedente Promenade Plantée e il Viaduc des Art di Parigi (1988 – 1993).

L'attrattività di realtà specifiche che sfuggono alle regole della grande dimensione, è inoltre un trend in corso a diverse scale, basti pensare che le previsioni ONU per il periodo 2015-2030 indicano che il 96% delle città europee di dimensioni medie (con almeno 300.000 abitanti) è

destinato a crescere in termini di popolazione in quanto sotto certi aspetti risultano più attrattive in termini di opportunità di lavoro e qualità della vita rispetto alle grandi capitali.



B Lo spazio diagonale tra gli edifici

L'M9 *City District* in particolare ha nel suo DNA un carattere specifico quale stimolo all'attività economica, che vuole basarsi su progetti inediti, qualità e talento, a partire da nuove attività vitali e anticipatrici quali le *small business start-up*, un *retail* indipendente di qualità che appartiene al tessuto economico locale, eventi temporanei sotto forma di *pop-up stores*, il nuovo artigianato dei *makers*, spazi di *co-working*, luoghi di valorizzazione e promozione del settore enogastronomico e ovviamente l'*edutainment* che connota l'M9. L'isola tecnologica è un frammento di Smart City, con l'impiego diffuso delle nuove tecnologie della comunicazione, della mobilità, dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale: il 100% del calore per il riscaldamento viene prodotto grazie a pompe geotermiche che coprono anche il 40% del fabbisogno per il raffrescamento, mentre i pannelli fotovoltaici integrati nelle coperture producono 86.000 kWh di energia solare media annua. Il programma espositivo del museo è articolato attraverso due elementi indipendenti: la *White Box* dedicata a percorsi espositivi temporanei e la *Black Box*, l'M9 vero e proprio che costituisce un viaggio nel '900 Italiano.

4. Sauerbruch Hutton, colore e movimento

Programmaticamente Sauerbruch Hutton perseguono la costruzione dell'identità dei luoghi in

cui intervengono promuovendo il continuum dello spazio e del paesaggio architettonico, valorizzando le diversità e costruendo una narrazione con il tessuto circostante, sfuggendo ove non necessario alla logica del ripristino di isolati e matrici urbane che hanno il passato come unico punto di riferimento.

Il progetto dell'M9 nasce da una iniziale mossa generatrice alla scala urbana, che determina poi con una logica consequenziale ferrea tutte le successive scelte architettoniche. Sebbene quindi inteso come elemento di completamento sia del tessuto urbano che del programma culturale di Mestre, il vero valore aggiunto della proposta di Sauerbruch Hutton per l'M9 sta nel sistema e nell'articolazione dei percorsi pubblici e nella relazione tra la natura degli edifici che ne derivano e il rapporto con la città circostante che costituisce una rete pedonale che connette nuovi spazi con il contesto preesistente.



C La tassellatura delle facciate

L'intero impianto vive su uno spazio diagonale che mette in collegamento piazza Ferretto attraverso la corte del convento del XVI secolo e destinata ad accogliere il *City District*, con via Capuccina costruendo una forte sequenza narrativa da una parte e definendo dall'altra i volumi irregolari dei nuovi edifici di sapore marcatamente contemporaneo. Il museo, come scrivono i

progettisti nella relazione di concorso del 2010 si ispira all'eredità artistica del Futurismo, prima corrente artistica del '900, di cui condivide il colore come manifestazione della percezione dello spazio. L'edificio è rivestito esternamente in ceramica policroma di 13 diversi colori che recepisce ed interpreta le modulazioni tonali dell'ambiente circostante, un accordo cromatico con il tessuto circostante a cui fanno da contrappunto singole aperture posizionate in punti strategici che inquadrano il contesto secondo una dinamicità quasi cinematografica e gli ingressi e le rientranze dei volumi che sono sottolineati dall'utilizzo del cemento a vista.

5. Continuità dello spazio e complessità del programma

Le prospettive accidentali che si vengono a formare con l'inserimento dei nuovi volumi sono sfruttate per sottolineare l'ingresso al museo e per orientare il visitatore che raggiunge principalmente a piedi il Polo M9.

Le superfici pedonali risultano indifferenziate a sottolineare uno spazio pubblico pervasivo ed isotropo, scelta che viene enfatizzata estendendo anche al piano terra del museo, che accoglie foyer, sala conferenze, mediateca, bookshop e caffetteria, la pavimentazione in trachite senza soluzione di continuità con l'esterno, a sottolineare l'unitarietà di programma e concettuale dell'edificio museo con lo spazio pubblico e con la corte dell'ex convento trasformato in area pubblica commerciale.



D Il foyer dell'M9

I volumi irregolari dei nuovi edifici inoltre attraverso i loro sbalzi e arretramenti stabiliscono un ulteriore grado di continuità con i portici di via Poerio oltre che un percorso protetto per il pedone. Il collegamento con corte Legrenzi e i fabbricati delle ex cavallerizze, rendono ancora più ricco e articolato il sistema.

La corte del *City District* è inoltre coperta per amplificarne la funzione pubblica e di luogo di sosta oltre che di occasionale sede di eventi. La forma dei pannelli di copertura segue una maglia irregolare che si accorda con il dinamismo degli spazi esterni, sottolinea l'attraversamento diagonale della stessa e svolge anche una funzione di mitigazione acustica. La quota leggermente superiore rispetto all'imposta della copertura dell'edificio originario consente inoltre una sapiente modulazione della luce, che viene filtrata zenitalmente dal canopy traslucido, ma entra lateralmente riflessa dai piani inclinati delle coperture, dando vita ad un riverbero cromatico che in alcuni momenti della giornata entra in ideale risonanza con le superfici esterne dell'M9.



E La corte coperta

6. Conclusioni

L'affermazione della città storica in quanto elemento identitario e diversificato riconosciuto quale terreno fertile per nuovi modelli di imprese, attraverso gli strumenti delle trasformazioni creative dello spazio urbano e dei programmi integrati di commercio e cultura fa del *City District* una formula di rigenerazione che appare particolarmente efficace.

M9 è una soluzione urbana di alto livello ed estremamente flessibile, che fa capire come è possibile innovare e allo stesso tempo valorizzare il patrimonio costruito esistente. Con M9 nasce una struttura la cui funzione, con una vasta offerta culturale e commerciale complementare, supera quelle del museo tradizionale e grazie alla quale si innesca un rapporto innovativo tra cultura e tempo libero, in una formula ancora poco presente in un paese come l'Italia, che tuttavia ha nel patrimonio culturale, architettonico e urbano uno dei suoi asset più forti.

M9 si può annoverare quindi tra i modelli di rigenerazione urbana più innovativi a livello europeo, dove la cultura nelle sue declinazioni diventa un driver strategico della trasformazione.

Bibliografia

Dal Co F. a cura di (2010), *M9. A new museum for a new city*. Milano, Electa.

De Michelis C., Guerzoni G., Hutton L. and Sauerbruch M., Lucchetta P., Tietz J., (2014), *M9 Transforming the City*. Venezia, Marsilio.

* Architetto, Ph.D, Professore a contratto di Riqualficazione dell'Ambiente e del Costruito, Università degli Studi di Trieste.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Ars tua vita mea

Angela D'Agostino*, Giovangiuseppe Vannelli**

Abstract

The ousting of the death from the lifecycle and the expulsion of cemeteries from cities have determined a rift between the city and the place of public art par excellence.

In a transition time from a material culture to an immaterial one, in order to answer to some new instances like ecology, changes in burial and society, "lastscapes" – public and green urban spaces, memory containers, identity and art places (both private and public) – have to be revalued defining an aesthetic of the periphery.

Parole chiave: monumento, cimiteri, eterotopia, arte pubblica, rigenerazione.

Keywords: *monument, cemetery, heterotopia, public art, reactivation.*

Gli avamposti della periferia*

La periferia si presenta come una sorta di incompiuto: i suoi muri, i suoi recinti, le grandi superfici che connotano i grigi edifici industriali e residenziali ma anche le poderose strutture delle infrastrutture, sembrano attendere nuove scritte. Ed è proprio lì che sempre più spesso arriva l'arte pubblica, quella alla portata e alla vista di tutti, quella in grado di modificare la percezione di un luogo, quella che secondo la teoria dello spazio di Lefebvre¹ può portare al cambiamento sociale. La street art, i giganteschi murali a dimensione di edificio, sono le nuove immagini della periferia, quelle che sempre più spesso trovano diffusione e notorietà sui social.

Ma la periferia non nasce priva d'arte, paradossalmente si potrebbe dire che si costruisce attraverso la realizzazione di una serie di arte-fatti, architetture fatte ad arte per rispondere a nuove istanze di sviluppo urbano e produttivo. Ci si riferisce ai primi insediamenti abitativi o al patrimonio industriale e, prima di questi, gli avamposti periferici sono cittadelle d'arte per eccellenza: i cimiteri.

Cimiteri: fatti di arte, ad arte*

A partire dall'editto di Saint Cloud, il cimitero – *città altra* fatta di «nere dimore»² – è caposaldo nella struttura urbana delle periferie. L'estromissione della morte dalla vita e del cimitero dalla città testimoniano la volontà di negazione della morte stessa e dello spazio ad essa destinato. Ciò ha determinato una frattura tra la città e il luogo d'arte pubblico per eccellenza, il monumento specchio della città dei vivi: il cimitero.

Le città dei morti vengono costruite ad arte – come nel caso del cimitero napoletano delle 366 fosse di Ferdinando Fuga di pianta quadrata dove un chiostro perimetrato da quattro mura definisce l'area delle sepolture, 19 per lato, e le restanti sono poste sotto la copertura dell'unico edificio, ispessimento del muro perimetrale dal lato dell'ingresso³ – o accolgono fatti d'arte: cappelle di nobili famiglie, monumenti funebri, sculture, ecc.

Alla fine dell'Ottocento i cimiteri napoletani venivano così descritti: «In considerar le piccole chiese e le celle sepolcrali di che decorosamente è sparsa la collina, e notando la varia architettura onde furon disegnate, e come si elevano sopra piante diverse, non si faccia meraviglia del vario modo onde qui si attese al pensiero del sepolcro. Anche le tombe che qui d'intorno son poste, le arche, le colonne, le memorie, i monumenti di ogni maniera che i privati uomini innalzano a sè, ai lor cari e alle famiglie loro, son pure di sembianze disparatissime. Ma questa varietà è appunto quel che rende bello e ornato il nostro cimitero; e ciò doveva di necessità intervenire perocché le facoltà, le condizioni diverse, e il molto vario pensiero degli artisti non consentivano una stessa forma di tombe all'alta e mezzana fortuna, al guerriero, al magistrato e al mercante. Oltracciò, alieni per indole, sempre fummo, dall'imitazione perfetta di altrui, ed inclinati a fare a proprio modo per una speciale idea d'individualità che tutti noi naturalmente domina dovemmo edificare dove un tempio ottagono, dove quadrangolare, ed usar qui l'egizia, là la greca, o la romana, o la gotica architettura; né in ciò facendo potemmo disporre le nostre opere in ordinanza, d'onde, congiunte alla monotonia delle forma, sarebbe derivata la monotonia della postura ancor più noiosa e spiacente»⁴.

Fino alla metà del secolo scorso, i cimiteri, sono stati luoghi di pellegrinaggio costante. Luoghi di incontri domenicali e meta di stravaganti viaggiatori, i cimiteri sono stati a lungo percorsi, visitati, curati. Marco d'Eramo, nel suo *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo* racconta di viaggiatori attratti dai cimiteri come da opere teatrali: «Arrivati a Parigi, fra le tante attrazioni, Twain e gli altri viaggiatori andarono a visitare anche l'obitorio della città»⁵.

Monumenti in movimento*

Oggi, una società più complessa, nuove istanze ecologiche e avanzamenti tecnici in materia di sepoltura, hanno determinato da un lato una condizione di oblio dei luoghi della memoria, dall'altro una trasformazione dei paesaggi, degli spazi, delle architetture, e di tutti quegli elementi, compresa l'arte, che ne avevano determinato la costruzione.

L'istanza ecologica è certamente una delle questioni fondamentali: i suoli dedicati alla sepoltura sono saturi, le tecniche impiegate sono inquinanti, le stesse spoglie mortali contaminano il terreno. Accanto a questo, nuove tecniche di sepoltura, sempre più diffuse, aprono a nuove possibilità di pensare i cimiteri.

E dunque, in questo quadro, ci si interroga sul destino dei cimiteri, quelli da reinterpretare e quelli di là da venire, sul destino di quei luoghi dove forse, più che in ogni altro, si esplicita il significato del termine *monumento* che deriva da *mōnēre* che vuol dire al contempo monito e ricordo. Quello funebre è il monumento per eccellenza; inizialmente l'unico degno di questo nome e d'altra parte, secondo la celebre descrizione loosiana: architettura in nuce, architettura di terra in un bosco, architettura in forma di piramide di sei metri per tre⁶. In relazione a questa doppia valenza del luogo dell'eterno riposo, elemento d'arte e semplice cumulo di terra, emerge in maniera chiara la doppia natura dei luoghi della sepoltura: spazi d'arte della comunità e luoghi di memoria di uomini e di civiltà.

Sono queste le due istanze che vanno considerate e tenute in conto nel momento in cui ci si interroga sul futuro. Un futuro in cui in Italia spesso si continua a prevedere la costruzione di nuovi cimiteri mentre i vecchi cadono in abbandono, laddove in Europa e nel mondo si individuano nuovi paradigmi per la concezione degli spazi cimiteriali.

Le nuove istanze prevedono in primo luogo un cambiamento del punto di vista, i cimiteri sono guardati come possibilità, come occasione, sia quando si tratta di intervenire per la loro reinterpretazione, sia quando si tratta di prevedere ampliamenti o nuove realizzazioni, sia ancora quando si utilizza la domanda di nuovi luoghi di sepoltura per riciclare altri luoghi dell'abbandono.

In tutti questi casi, l'idea è quella di *monumenti in movimento*⁷, monumenti che da esclusi, solitari, privati e spesso dimenticati, si muovono, si trasformano in spazio pubblico al centro delle periferie in cui sorgono, luoghi di memoria intrisi di altri usi e significati.

Fondamentale per questo *movimento* è sicuramente l'arte, quella già contenuta e quella nuova, quella capace di interpretare e rendere manifesta una nuova idea di *lastscape*⁸.

Lo spazio cimiteriale può essere volano di operazioni di rigenerazione per un'estetica della periferia, può essere luogo culturale, di promozione sociale e dove testare un rapporto nuovo tra arte e spazio, artista e pubblico.

Monumenti del passato per il futuro*

La città contemporanea è la città della reinterpretazione.

La realtà del nostro presente ci impone di ragionare sempre più ormai su come reinventare (*invēnīre* è trovare in latino) il patrimonio costruito, finanche lo stesso concetto di monumento e il valore monumentale necessitano d'esser riattualizzati.

Dell'eredità del XX secolo le «eterotopie di deviazione»⁹ ne costituiscono una componente *fragile*. Patrimoni delicati, da maneggiare con cura: fragili per le condizioni in cui vertono, per le memorie che contengono, per l'indifferenza che la società ha ormai consolidato rispetto ad essi, per l'incapacità nel digerire un patrimonio troppo pesante per l'odierno metabolismo urbano e sociale. Si ritiene sia oggi necessario riconoscere, disvelare e reinventare questi luoghi. Queste appaiono essere le azioni utili per l'indigesto patrimonio cimiteriale.

I *lastscapes* sono emergenze in senso doppio, segnanti la città con i loro recinti e segnati dalla società che sempre meno si riconosce in questi luoghi non frequentati dai vivi ma saturati dai morti. Così questi monumenti in una pratica che dalla ri-conoscenza giunge alla re-invenzione devono esser traghettati dal passato ad un possibile futuro.

Contenitori rifiutati: tra memorie e identità**

Una sorta di incomunicabilità pare essersi interposta tra la città dei vivi e la città dei morti, tra la società che è e la società che è stata. Jedlowski, in merito ai campi di concentrazione, fa riferimento a quelle memorie che si ritengono erroneamente *indicibili* e afferma quanto siano piuttosto *inaudibili*: «Se il discorso non circola, se uno non riesce a dire e un altro non riesce ad ascoltare, c'è qualcosa che si interrompe; la memoria allora non scompare, però resta come un trauma, resta come una cisti, un blocco»¹⁰. I muri di queste eterotopie rappresentano le cisti: chiara fenomenologia del trauma. Lapidaria la verità espressa da Heathcote: «*Death has no place in a society which is obsessed with youth and vigour*»¹¹. La società odierna pare non avere interesse per quel luogo che massimamente detiene la memoria individuale e collettiva di una realtà urbana. Un simil fare negazionista dell'uomo rispetto al tema della morte e al luogo con il quale essa è rappresentata nel panorama urbano, determina una condizione di scollamento dal passato. Tale

condizione determina la morte dei luoghi della morte. Il mancato riconoscimento dei valori che lo caratterizzano e la dilapidazione di un patrimonio culturale, sociale e artistico/architettonico dall'enorme valore paiono connessi alla perdita di coscienza, un tempo sedimentata «della funzione di monumento collettivo, non solo religioso, ma anche laico e civile del cimitero»¹².

Come ricorda Masullo il problema della sepoltura dei morti è trattato alla stregua «dell'eliminazione delle scorie industriali e dei rifiuti urbani»¹³. Il cimitero è ormai percepito come un deposito, uno scatolone dei ricordi: luogo preposto ad accumulare un passato, passato che ha ormai, nella sua fattezze fisica, saturato i suoli ad esso destinati.

Alla saturazione fisica dei cimiteri corrisponde, quasi secondo una legge di inversa proporzionalità una rarefazione sociale. I luoghi della sepoltura si son visti spogliati delle consuete pratiche sociali che ne facevano luoghi culturali, sociali, di scambio: luoghi per i vivi. Ed oggi appaiono degenti nelle periferie urbane: «esplodono per un'inarrestabile invasività, spoglia di qualsiasi funzione in favore dell'umanità, quindi sprovvista di qualsiasi valore»¹⁴.

Questi accumulatori di memorie hanno significato, per una utenza sempre più ampia, l'ultima possibilità d'affermazione della propria identità. Nel luogo dell'ultima dimora ci si riconosce e tramite esso si riconosce la propria appartenenza ad una collettività: ciascuno, quale identità singola, ascrivibile ad una identità comune. In questi luoghi risiede stabile la dicotomia memoria-identità: «le memorie individuali, leggere ed effimere, si sovrappongono alle memorie collettive, più solide e durature, che si legano intimamente alla storia della società, ai suoi *topoi*, significativi, che sono come stazioni territoriali della sua vicenda, della sua affermazione sul territorio in cui essa si identifica»¹⁵.

L'immaginopatia della morte**

Le condizioni in cui vertono i nostri cimiteri sono quindi un chiaro segnale del rifiuto sociale che vi è stato rispetto a questa tappa della vita e quindi rispetto al luogo che la rappresenta. La sola possibilità per far fronte a questa «pornografia della morte»¹⁶ di goreriana memoria pare essere la restituzione di una immagine nuova dei cimiteri e quindi della morte, ridotta a tabù, esiliata dalle conversazioni e dalla realtà urbana.

Siamo immersi in un'epoca in cui l'immagine è un paradigma della nostra realtà. Si è passati da una comunicazione incentrata sul testo scritto ad una concentrata in un testo sotteso, rappresentato da una immagine. La morte è tutta dentro questa epocale evoluzione.

Si può diagnosticare alla nostra società una *immaginopatia*: vi è una doppia accezione del suffisso di origine greco che discende da *patia* – che ha a che fare con la *sofferenza* – ma anche da *pathos* – ovvero la capacità di suscitare un'intensa emozione e una totale partecipazione sul piano estetico o affettivo. Rispetto allo *status quo* del patrimonio funerario sempre maggiori sono i tentativi, in realtà differenti e con strumenti variabili, per dare una nuova immagine alla questione della morte. Il tentativo è quello di riscattare e far riconoscere valori nuovi (o dimenticati) propri di questi luoghi.

In questo processo bisogna esser cauti, proprio relativamente allo spessore culturale e sociale della tematica: l'immagine deve essere mezzo e non fine.

L'arte: uno strumento di contatto**

«Soltanto una piccolissima parte dell'architettura appartiene all'arte: il sepolcro e il monumento»¹⁷. Loos molto chiaramente sancisce un perimetro d'eccezione per l'architettura funebre rispetto alle restanti tematiche. Il sepolcro è un fatto d'arte. L'arte è stata impiegata nei secoli come strumento di riconciliazione, come mezzo per tramandare, per ricordare ed ammonire. L'arte è l'essenza del monumento funebre.

Quanto sinora detto rispetto allo scollamento tra lo spazio cimiteriale e la società è necessario al fine di comprendere la svalutazione che è avvenuta del patrimonio che abbiamo ereditato. L'immagine che si è consolidata di questi luoghi è tetra e sinistra, una costruzione sociale e culturale degli ultimi due secoli che ha annubiato gli osservatori. Dei cimiteri non se ne sono più colti i valori artistici e monumentali e dunque la crescita incontrollata e la densificazione degli stessi è quasi sempre avvenuta secondo processi che hanno avuto come fine la sola utilitaristica risposta ad esigenze contestuali e come conseguenza una sorta di cancellazione dei valori che erano posti inizialmente alla base della loro costruzione.

L'aspetto che in questa dissertazione si vuole evidenziare rispetto alla storia delle arti contenute in queste riserve di memorie è il passaggio da una concezione elitaria dell'arte ad una popolare, collettiva, talvolta addirittura cheap. Alle opere d'arte commissionate dall'aristocrazia del 1800, le evoluzioni e le rivoluzioni economiche e culturali verificatesi nella seconda metà del 1900 hanno fatto corrispondere un meccanismo di omogeneizzazione e omologazione delle forme d'arte che hanno determinato un paesaggio talvolta definibile addirittura *seriale*, che suscita dunque meno interesse negli osservatori assuefatti da monotonia e simmetrie. Da quell'arte elitaria, passando per artefatti, si arriva oggi ad opere collettive che tendono ad andare oltre

l'individualismo sfrenato dell'aristocrazia e a dare valore ad un'idea comunitaria e condivisa. L'arte non è più privata, diventa un'arte di sistema, unificante e collettiva: un'arte pubblica.

L'arte può dunque dirsi fosse lo strumento di contatto tra la vita e la morte. Allorquando il valore artistico è venuto a mancare – vera è anche la relazione inversa – si è affievolita quella «corrispondenza di amorosi sensi»¹⁸ che intesseva di relazioni sociali questi luoghi della sepoltura.

L'arte come rinascita dello spazio pubblico**

Il contributo si inserisce in un percorso di ricerca che indaga il valore dei cimiteri nella contemporaneità in contesti italiani ed europei, con particolare riferimento al ruolo dell'arte come mezzo di rigenerazione. In questo più ampio panorama vari sono i casi che raccontano di una rivalutazione di questi patrimoni mediante la sequenza *riconoscere-disvelare-reinventare*. Il rapporto consolidato tra sito cimiteriale e patrimonio artistico – tra morte ed arte, quindi – nei casi esaminati assume differenti forme.

L'artista Jérémy Tomczak, impegnato nell'iniziativa intrapresa nel *Cimetière Sud de Tournai* spiega che l'idea alla base del progetto era di «*faire dialoguer entre elles des œuvres d'artistes contemporains et des objets du patrimoine funéraire, des objets de deuil, des bijoux funéraires, des photos anciennes*»¹⁹. Si tratta di un percorso di arte contemporanea *en plain air* che trova il suo punto focale nell'obitorio, caso di *up-cycle* che innesca la riqualifica di un manufatto abbandonato al tempo. Una strategia che vede nel problema la stessa soluzione: le tombe abbandonate e ormai in decadimento diventano pre-testo per l'installazione d'arte contemporanea. Dunque, il caso del *Cimetière Sud de Tournai*²⁰ è quello di un cimitero in funzione che tramite il riconoscimento del valore artistico esistente – che viene ad intersecarsi con l'interesse per opere d'arte contemporanee ivi inserite – riesce a reinventarsi mediante una nuova immagine costruita socialmente anche come esito di laboratori artistici per ragazzi.

Diversa la relazione che intercorre tra morte ed arte nel caso di Monthey, in Svizzera. Il cimitero storico viene dismesso e diviene un parco urbano. Un parco che conserva la memoria del luogo e la reinterpreta. Orti urbani e opere d'arte contemporanea ridefiniscono lo spazio cimiteriale interagendo con la sua memoria, testimoniata dalle lapidi dall'alto valore storico che si è scelto di conservare. Anche le strutture annesse al vecchio cimitero, come le serre dei giardinieri, sono state recuperate ed adibite a nuovi usi per la collettività. La proposta di Edouard Faro è quella di realizzare un parco di sculture in cui si prevede una interazione attiva tra artisti e cittadinanza. Gli artisti – invitati per periodi di durata media di 3 mesi - sono ciclicamente chiamati a vivere e a lavorare nella

residenza a loro destinata in modo che le opere d'arte concepite possano venir fuori dalla permanenza nella comunità e dalla relazione instaurata con il luogo. Interessante strategia, quella proposta, al fine di incentivare il riconoscimento sociale in quel luogo, per instaurare con esso un legame altro²¹.

Nei *Fours* di Cherq il medium dell'arte è volto a una doppia rigenerazione: quella della fornace abbandonata che rivive come luogo di produzione culturale e quella della funzione cimiteriale, reintegrata in uno spazio di vita. Al piano terra fitta è la programmazione di eventi culturali previsti dall'associazione FAMAWIWI negli ambienti suggestivi degli antichi forni da calce. Sulla copertura, in quello che il tempo dell'abbandono ha reso un naturale e spontaneo giardino pensile, vengono impiantati dei *passe-mémoire* che definiscono un parco adornato di piccole sculture: è qui che avviene la dispersione delle ceneri dei soli membri dell'associazione. Si definisce così una nuova percezione dello spazio di sepoltura: luogo di memoria di una collettività che trova nel cimitero occasione di incontro, nell'arte e nella cultura i mezzi per rianimare il luogo stesso e gli animi. «Un progetto intelligente, quello di Famawiwi, dove il *genius loci* è reinterpretato attraverso la creazione artistica, che connota l'azione pro-duttiva di valore simbolico ed evocativo: nel bosco dei *passe-mémoire*, l'arte e la memoria si fanno materia dell'altrove. Intersezione tra dimensione fisica e dimensione immateriale dell'esistenza – del singolo e della collettività – che coabitano il luogo nella perennità»²².

Operazioni atte al ri-conoscimento di questo patrimonio sono rintracciabili però non solo in contesti stranieri. In Italia questi luoghi della segregazione, che risultano sempre più estranei agli interessi della società, vengono proposti – quasi con un processo inversamente proporzionale – quali luoghi di interesse turistico. Come ricorda Francesco Gaeta, coordinatore per SEFIT-UTILITALIA del *Tavolo tecnico Valorizzazione culturale e turistica dei cimiteri*, questi luoghi della memoria sempre più da meri luoghi del commiato si affermano quali luoghi di cultura. Sefit – Servizi Funerari Italiani – si impegna a coordinare e supportare, in collaborazione con il MIBACT, una condivisione delle esperienze per fare rete: tra le realtà italiane più attive vi sono Bologna, Genova, Milano, Roma, Torino che propongono laboratori di restauro e attività di manutenzione, mostre fotografiche, teatro, concerti, seminari, progetti culturali ed educativi.

Il cimitero contemporaneo: tra reale e virtuale**

Il patrimonio funerario è una testimonianza d'enorme valore della cultura materiale di un luogo, delle sue evoluzioni e delle sue stratificazioni.

Tale patrimonio necessita dunque d'esser conservato e soprattutto reinterpretato. L'attualizzazione di questa eredità passa per azioni tese a renderla fruibile e appetibile in diverse epoche e a contesti sociali mutevoli: l'intersezione di funzioni – vari gli esempi che lo dimostrano – risulta essere lo strumento primo. Solo così i cimiteri possono divenire *spazi da vivere* all'interno delle periferie in cui insistono.

Cimiteri nordeuropei testimoniano – si vedano il *Glasnevin Cemetery* di Dublino o il *Begraafplaats De Nieuwe Ooster* di Amsterdam – come l'eredità cimiteriale possa divenire di interesse pubblico e intercettare molteplici azioni che tendono alla rivalutazione e alla attualizzazione dello stesso: *città diverse*, e non più *città altre*, che i fruitori scelgono di vivere – avendone riconosciuto i valori – come spazio pubblico della condivisione. Nei cimiteri di Dublino e di Amsterdam – oltre alla *mixité* funzionale e gestionale – risulta di interesse il rapporto tra materiale e immateriale, tra conservazione e divulgazione, tra esposizione ed espositore. In entrambi i casi nordeuropei vi è un museo che paradigmaticamente conserva non le tracce della cultura materiale – come si è abituati a pensare con i musei tradizionali – bensì divengono espositori di cultura immateriale: catalogano, raccolgono, descrivono quanto esposto *materialmente* nei *musei en plain air* che sono i cimiteri storici stessi.

Dunque, diventa lampante che al patrimonio fisico, alla cultura materiale di cui l'eredità cimiteriale è portatrice, è correlato un patrimonio immateriale che sempre più sembra trovare ampio spazio nell'epoca virtuale della *bomba informatica* di viriliana memoria²³. La memoria che le opere funerarie trasudano dalle loro stele ha l'occasione d'esser trasposta in una narrazione che dal valore *locale* ascende ad una scala *globale*.

L'esperienza dell'Hart Island Project coordinato dalla visual artist Melinda Hunt dimostra come l'*Internet delle cose* sia l'occasione per salvaguardare, diffondere ed implementare – perfino riscattare – delle memorie *fragili* come quelle degli uomini e delle donne sepolti nel più grande *potter's field* di New York City.

Forse si potrebbe dire che il cimitero contemporaneo, spazio pubblico della periferia, rispetto al valore sia materiale che immateriale del patrimonio funerario ha ormai assunto una dimensione doppia che oscilla tra reale e virtuale.

- ¹Cfr. Lefebvre H. (2018), *La produzione dello spazio*. Milano: Pgreco.
- ²Vaccaro S., a cura di (2001), *Spazi altri. Michel Foucault*. Udine: Mimesis Edizioni. p.27.
- ³Cfr. Giordano P. (2006), *Il disegno dell'architettura funebre. Napoli Poggioreale, il cimitero delle 366 fosse e il Sepolcreto dei Colerici*. Firenze: Alinea.
- ⁴D'Ambra R. (1845), *Gli odierni Camposanti napoletani*. Napoli. p.31.
- ⁵d'Eramo M. (2017), *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*. Milano: Feltrinelli. p.30.
- ⁶Cfr. Loos A. (1972), *Parole nel vuoto*. Milano: Adelphi.
- ⁷Cfr. D'Agostino A. (2017), *Monumenti in movimento. Scenari di città*. Siracusa: LetteraVentidue.
- ⁸Cfr. De Leo E. (2006), *Paesaggi cimiteriali europei. Lastscape realtà e tendenze*. Roma: Mancosu.
- ⁹Cfr. Foucault M., *Le eterotopie*. In Moscati A., a cura di (2018), *Utopie eterotopie*. Napoli: Cronopio.
- ¹⁰Jedlowski P., *Esperienza e memoria*. In Stendardo L., a cura di (2009), *La traccia e la memoria*. Napoli: Istituto Italiano per gli Studi Filosofici. pp. 52-53.
- ¹¹Heathcote E. (1999), *Monument builders*. Londra: Academy Editions. p.6.
- ¹²Strappa G., *Generalità*. In Strappa G., a cura di (2005), *Edilizia per il culto: chiese, moschee, sinagoghe, strutture cimiteriali*. Torino: Utet. p. 267.
- ¹³Masullo A., *L'eloquente artificio della memoria e la silenziosa emozione del ricordo*. In Mangone F., a cura di (2004), *Cimiteri Napoletani. Storia, arte e cultura*. Napoli: Massa Editore. p. 19.
- ¹⁴Ibidem.
- ¹⁵Turri E. (1998), *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*. Venezia: Marsilio.
- ¹⁶Gorer G. (1955), *The pornography of death*. In «Encounter», ottobre. pp.49-52.
- ¹⁷Loos A., op. cit.
- ¹⁸Mangone F., *Il sistema cimiteriale napoletano, tra storia e attualità*. In Mangone F., op. cit., pp. 27-28.
- ¹⁹https://www.rtb.be/info/regions/detail_tournai-l-art-contemporain-sinstalle-au-cimetiere?id=9098832
- ²⁰Cfr. Legge R, Legge J. (2016), *Cimetières de Tournai. 20 ans d'intégration et de déposition des arts plastiques et de la littérature*. Tournai: Édition Maison de la Culture de Tournai.
- ²¹Cfr. «Anthos». *Paysages sacrés*. N. 1/2015. pp.49-52.
- ²²Baldin E., Vannelli G., *Rigenerare con arte: per una industria della morte alternativa*. In «Urbanistica Informazioni». *XI Giornata Studio INU. Interruzioni, intersezioni, condivisioni, sovrapposizioni. Nuove prospettive per il territorio*. S.l.278/2018. p.22.
- ²³Cfr. Virilio P. (2000), *La bomba informatica*. Milano: Raffaello Cortina.

Bibliografia

- Mangone F., a cura di (2004), *Cimiteri Napoletani. Storia, arte e cultura*. Napoli: Massa Editore.
- Ragon M. (1981), *L'espace de la mort. Essai sur l'architecture, la décoration et l'urbanisme funéraires*. Parigi: A. Michel.
- Stendardo L., a cura di (2009), *La traccia e la memoria*. Napoli: Istituto Italiano per gli Studi Filosofici.

* Ricercatore

** PhD student

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

La pelle della città: considerazioni, metodi e strumenti degli interventi sul tessuto urbano

Marco Fabri*

Abstract:

This contribution proposal shows how digital survey, panoramic shooting and augmented reality allow creating a new support tool for research, readings, and interpretations in the field of Street Art. The duration of Street Art artworks is uncertain, and their context has a strong bond with them. Thanks to modern digital technologies the relationship between artworks and documentation is extraordinarily evolved. This Proposal shows a new way to preserve and spread these artistic contents.

Parole chiave: arte, condivisione, innovazione culturale, comunità, bene comune

<<Tanti luoghi nelle metropoli contemporanee sono spazi oggettivamente brutti, residui di dinamiche economiche incentrate sul capitale e non sulla persona: le aree industriali, gli svincoli stradali, i dintorni dei centri commerciali, le facciate cieche dei palazzi, i pali della segnaletica, i tombini, le cabine elettriche ecc. Proprio per questo sono tutti supporti particolarmente adatti a venir trasformati, perché si crea un forte contrasto tra la bruttezza dell'oggetto e la sua risignificazione. Scopo dell'arte urbana è riconquistare questi spazi sottratti alla cittadinanza, rendendoli più umani, più vivibili. Lo spazio pubblico non è più terra di nessuno, ma patrimonio di tutti>> ¹.

Negli ultimi cinquanta anni abbiamo potuto assistere ad un notevole incremento degli interventi di arte urbana nello spazio pubblico. Queste modifiche condizionano il modo in cui viviamo la dimensione pubblica e alterano il nostro quotidiano. Pratiche che un tempo erano riservate ad una nicchia di persone che comunicava in codice, ora sono rivolte a chiunque, capaci, attraverso nuovi strumenti e nuovi linguaggi di interagire con il più ampio pubblico possibile. Anche se possiamo notare molte analogie a livello formale, non è stato un mutamento omogeneo,

difatti in diverse parti del mondo, questo processo ha avuto un differente sviluppo cronologico. Cercando di individuare un minimo comune denominatore a questi interventi notiamo come questi siano a tutti gli effetti nuovi metodi di comunicazione, capaci di sfruttare nuovi canali e nuovi strumenti. In un prima fase queste dinamiche si sono concentrate sullo sviluppo della rappresentazione di un testo scritto e delle sue alterazioni visive, finendo per creare veri e propri codici diversi da zona a zona. L'intera produzione di questi artisti verteva sulla reiterazione del gesto scrivendo il proprio nome o la propria *tag* ovunque fosse possibile ed in ogni modo possibile. Questo metodo aveva un doppio livello di azione. Una comunicazione interna al movimento nel quale si creava una rivalità tra i diversi gruppi o le diverse crew in ambito stilistico e quindi per quanto riguarda sia la qualità del singolo intervento sia la quantità e quindi il numero degli interventi. Allo stesso tempo alterando uno spazio comune ed intervenendo su di un palcoscenico molto più ampio era possibile superare divisioni e barriere di carattere sociale e interagire con un pubblico diverso. In questo caso è importante capire che la scelta della reiterazione del nome non era dovuta solo all'egocentrismo del singolo, ma era anche un tentativo di affermare la propria presenza in un determinato luogo e in un determinato spazio, come a voler dare prova della propria esistenza in un mondo non più a misura d'uomo. Questo duplice canale di comunicazione e metodo di interazione è molto importante per poter valutare e analizzare questi movimenti e il loro sviluppo.

Negli ultimi venti anni è mutato in maniera netta il contenuto di questi interventi modificandone di conseguenza l'impatto sulla popolazione. Se prima ci si concentrava su l'alterazione del testo scritto, con i relativi problemi di codificazione e immagini e personaggi raffigurati erano solo un contorno del lavoro o un rafforzativo di esso, negli anni della globalizzazione questo processo si è invertito. La produzione di opere figurative, realizzate con molteplici tecniche, ha modificato il processo non solo grazie alla possibilità di essere comprese in maniera immediata ma anche perché i soggetti rappresentati possono farsi carico di temi sociali e collettivi.

Attraverso piccole provocazioni visive in grado di stimolare riflessioni di ampio respiro, testimonianze di eventi realmente accaduti che non devono essere dimenticati questi interventi, di fatto, compongono e caratterizzano la memoria collettiva della comunità in cui vengono realizzati. Testimonianze ed aneddoti vengono riportati alla luce e prendono vita attraverso nuove forme e nuovi soggetti capaci di comunicare con la società odierna. In alcuni casi l'elemento raffigurato diventa un ponte dialettico per iniziare un racconto e riportare alla luce situazioni ed emozioni del

passato. Un esempio significativo è l'intervento¹ del 2014 di Lucamaleonte al quartiere Tuscolano a Roma, meglio noto come Quadraro intitolato 'Nido di Vespe'. L'opera realizzata per il 70esimo anniversario del rastrellamento del quartiere durante il secondo conflitto mondiale, raffigura delle grandi vespe su di un alveare. Semplicemente 'un nido di vespe', che nasconde un significato più profondo, questo era il nome con cui i militari nazisti chiamavano il Quadraro, dato che ai tempi dell'occupazione tedesca era una zona della Capitale con una grande concentrazione di Partigiani e Antifascisti.



Nido di vespe, l'opera di Lucamaleonte (ph. Google Streetview 2019)

Da questo esempio si evince chiaramente un altro aspetto fondamentale per poter analizzare e comprendere a pieno il valore di questi interventi: il rapporto con il 'contesto'. Molte delle opere realizzate in ambito urbano sviluppano fin dalla loro ideazione un rapporto imprescindibile con il contesto che le ospita. In alcuni casi si tratterà di un collegamento formale: si può trattare di enormi personaggi adagiati o sistemati seguendo le geometrie dell'edificio su cui viene realizzato, oppure si può regolare il rapporto luci ed ombre dell'opera in base alle fonti luminose presenti nel contesto. Altrimenti come nel caso dell'opera precedentemente citata, si tratta di un legame sostanziale con il contesto. Un nido di vespe disegnato in un altro quartiere di Roma o in un'altra città d'Italia avrebbe avuto un altro significato, un diverso impatto comunicativo e forse avrebbe perso gran parte del suo valore. Il rapporto con l'ambiente circostante si può perciò definire indissolubile ed imprescindibile. Ma se andiamo ad analizzare la vita dell'opera ci rendiamo conto di quanto questo rapporto diventi difficile ed imprevedibile. Molteplici fattori mettono a rischio la vita di questi interventi: dalle insidie del clima ai volontari del decoro, da singoli cittadini che agiscono sul tessuto urbano alla più ampia amministrazione comunale, fino ad importanti imprenditori privati che tentano di appropriarsi di un'opera rimuovendola.

Tutti questi elementi di incertezza rendono necessaria una strategia di identificazione e conservazione per questo enorme patrimonio culturale. Importante però è definire correttamente

il termine conservazione. Se come detto il rapporto con il contesto è così forte e indissolubile, la soluzione dello 'stacco' non può essere considerata. Oltretutto si viene a creare una differenza sostanziale quando un'opera, che è stata progettata e realizzata nello spazio pubblico anche per poter essere fruita in maniera gratuita e senza filtri di qualsiasi natura, viene esposta a pagamento dentro un museo. Questa operazione snatura e altera pesantemente le opere e il senso stesso della loro esistenza. Da i primi *writer* americani che in alcuni casi, contattavano direttamente i giornalisti e fotografi per avere la documentazione dei propri lavori questa necessità è sempre stata una prerogativa di questo movimento.

Una soluzione efficace è quella che prevede l'utilizzo delle moderne tecnologie per poter preservare l'opera, non nella sua integrità fisica, ma nella sua integrità formale e spaziale. L'opera fisica è destinata a sparire, ma possiamo trovare il modo di conservarne l'idea, il senso e farne proprio il contenuto e il racconto che portava con se. Ovviamente non si tratta né di registrare e restituire ogni singolo segno fatto con uno spray o con un marker, ma di individuare e selezionare opere e aree di rilievo per la comunità locale. Non si tratta di individuare le opere che presentano particolari tecnicismi, né di individuare gli interventi più 'comodi' e piacevoli, ma di affrontare un'ampia analisi storica del luogo che supportata dal confronto con la comunità locale può portare ad una selezione efficace. Evitando episodi come quello accaduto alla Garbatella nello scorso mese di marzo, dove 'operatori del decoro' han coperto una scritta dal valore storico in via Basilio Brollo che recitava: "VOTA GARIBALDI Lista N°1". Era un manifesto elettorale delle prime elezioni della storia della Repubblica italiana. Il vero paradosso di questa vicenda è che nel 2014 la scritta era stata restaurata ed era stata installata una tettoia per proteggerla dalla pioggia ed una targa a fianco che ne spiegava il valore storico. Quello della conservazione è sempre stato un problema per gli autori di questi interventi e dai primi anni settanta ad ora, sono state trovate soluzioni ed espedienti sempre diversi e non vi è mai stato uno sviluppo univoco.

Il metodo di selezione delle opere non può essere definito unico e assiomatico, ma si può e si deve delineare per ogni luogo in maniera differente. Ma se il metodo e i criteri di selezione andranno messi in discussione ogni volta che si tenterà di iniziare questo processo, il coinvolgimento della comunità interessata è imprescindibile. Negli ultimi anni con il proliferare di iniziativa di arte urbana, purtroppo, si è potuto notare come interventi che non prevedevano al loro interno il coinvolgimento della cittadinanza, sono risultati inefficaci e in alcuni casi forzati. Nessuno può mettere in dubbio l'operato di un'artista di fama internazionale a cui viene commissionato un intervento, ma non è possibile accettare dinamiche di imposizione visiva, molto

simili a quelle con cui i nostri centri urbani son stati ricoperti di insegne e cartelloni pubblicitari. Gli interventi di arte urbana possono condizionare la quotidianità degli abitanti di un determinato quartiere per molti aspetti. Riuscire a caratterizzare lo spazio pubblico creando un elemento in cui la gente possa riconoscersi e che in un certo senso possa confluire in una rappresentazione della memoria collettiva e storica del luogo è di fondamentale importanza per questo movimento. Molto importante diventa evitare processi viziati capaci di generare, oltre all'entusiasmo iniziale, dinamiche come quelle della gentrificazione, che finisce, con l'aumento dei prezzi e del costo della vita, col costringere gli abitanti meno abbienti e con meno mezzi economici a cambiare casa e a trasferirsi in una zona della città meno costosa. L'arte di strada perde così la sua funzione di 'strumento sociale' alterando indirettamente e negativamente il tessuto urbano per/da cui è nata.

Come detto in precedenza, le moderne tecnologie ci permettono di sfruttare il potenziale di questi interventi e di definire nuove strategie di conservazione. La rappresentazione del reale si traspone in una propria alternativa digitale, che presenta nella sua completezza l'opera colta nel momento della sua breve presenza. Possiamo aumentare la raccolta dei dati e sviluppare la qualità della documentazione raccolta, creando un archivio in grado di poter accogliere tutte queste informazioni e poterne fruire in maniera del tutto nuova. Attraverso l'utilizzo di camere fotografiche è possibile registrare le opere ad alta risoluzione che andranno a comporre questo archivio in continuo aggiornamento. Sarà dunque un vero e proprio spazio virtuale, una libreria visiva e multimediale del luogo, dove sarà possibile vedere dal proprio computer il mutamento continuo delle opere e degli artisti che si sono susseguiti in un determinato arco temporale. Disponendo dei dispositivi in luoghi concordati, sarà possibile visualizzare le opere realizzate precedentemente attraverso gli strati che vi si sono sovrapposti e fornire maggiori informazioni sull'opera (autore e relativa biografia, analisi dell'opera, anno di realizzazione, tecniche utilizzate, saggi critici sull'opera).

Questa piattaforma potrà dunque aiutare a comprendere meglio un'opera di arte urbana mostrando, elementi come, lo studio che sta alla base della realizzazione dell'opera, le strategie di approccio usato dall'artista in un determinato lavoro, la composizione di linee e campiture che compongono un *masterpiece* e decodificando di fatto lavori di *writing* (simulando la distorsione delle lettere e le alterazioni stilistiche proposte dall'artista in questione). Non sarà possibile ampliare le proprie conoscenze solo dal punto di vista tecnico e formale, difatti con semplici collegamenti virtuali verranno fornite all'utente tutte le informazioni necessarie a comprendere la storia dell'opera, le metafore e i richiami a cui l'artista ha voluto far riferimento e di conseguenza

la relativa documentazione fatta di video interviste, immagini e testi.

Per mostrare la dinamica e le possibilità offerta da questa soluzione ho realizzato un intervento di muralismo figurativo all'interno del Dipartimento di Architettura di Firenze. Una volta individuato uno spazio poco utilizzato, una piccola corte di transito che collega gli spazi del laboratorio fotografico, la proposta si è concretizzata in una riproduzione della foto più rappresentativa di un grande architetto del secolo scorso Ludwig Mies Van Der Rohe. Durante la realizzazione sono state scattate una serie di fotografie che sono servite a comporre un video in timelapse della realizzazione dell'opera e una volta terminato il dipinto è stata scattata la foto dell'opera conclusa e da restituire. Successivamente ho ricoperto l'intero lavoro con la vernice del colore iniziale simulando i vari fattori 'imprevisti' che condizionano il contesto urbano e che possono portare alla rimozione dell'opera totale o parziale. Una volta asciutta la vernice è bastato applicare un codice QR alla parete su cui avevo realizzato il lavoro e l'opera è 'virtualmente' tornata in vita, visualizzabile in realtà virtuale su un qualunque dispositivo mobile. Rimossa o sparita ma presente come la molteplicità delle possibilità dei luoghi. Un'esperienza avvolgente che riporta lo spettatore in una dimensione nuova capace di ingannare il fattore tempo e mostrare come era lo stesso spazio in precedenza, aiutando così nuovi interventi in spazi dimenticati. L'effimero è virtualmente eterno.



Mies, Intervento realizzato per la discussione della tesi di laurea settembre 2017 (ph. Giorgio Verdiani)

Oltre alla possibile catalogazione del patrimonio esistente, la continua contaminazione delle nuove tecnologie può permettere un nuovo modo di sviluppare questi lavori e di ampliare anche i campi di indagine. Sarà possibile progettare e programmare lavori di arte urbana prevedendo l'utilizzo di queste tecniche e delle nuove soluzioni che portano con se. Un'opera di muralismo figurativo è di per se un'opera legata alle due dimensioni e alla staticità della figura realizzata. Con il supporto della realtà aumentata è possibile incrementare la spazialità del lavoro progettando elementi tridimensionali in grado di 'uscire' dal supporto. Elementi e personaggi fantastici potranno finalmente acquisire dinamicità, ampliando la comunicazione del racconto che gli è stato affidato. Un cambio di prospettiva che se da un lato riduce la spontaneità del gesto di alcuni interventi sul tessuto urbano, dall'altro può ampliare e stravolgere la potenza narrativa e visiva di alcuni lavori.

Un'iniziativa sviluppata negli ultimi anni che ha coinvolto diverse città italiane e che si articola su dinamiche molto simili a quelle descritte fino ad ora è Il MAUA – Museo di Arte Urbana Aumentata.³ << È un nuovo modello di museo, diffuso e partecipativo, capostipite di molti altri musei tecnologici del futuro, che vorranno dare vita a modalità innovative di fruizione e valorizzazione, accessibili a un ampio pubblico e aperte al territorio>> così lo definiscono gli organizzatori. Il museo si articola tra i quartieri di Milano, Palermo e Torino, come un progetto partecipato capace di coinvolgere trasversalmente gli abitanti, gli artisti, gli studenti e le istituzioni. Dopo una prima fase di mappatura fotografica realizzata con gli studenti e i ragazzi è stato organizzato un workshop per animation designer di realtà aumentata, che ha permesso lo sviluppo tridimensionale e dinamico dei soggetti e delle opere. Ad oggi è possibile fruire liberamente delle opere realizzate tramite il proprio device e organizzare tour guidati con personale dedicato.

I vantaggi che nascono dall'applicazione di tecnologie come la realtà virtuale o la realtà aumentata in un contesto pubblico possono essere utilizzati in diversi campi di interesse oltre a quello dell'arte urbana. Incrementando in maniera così netta l'impatto sul pubblico e la capacità divulgativa, è lecito prevedere altri possibili sviluppi come ad esempio quel che riguarda la riduzione dell'impatto visivo dei cantieri in ambito urbano. Situazioni temporanee molto 'delicate' in quanto se gestite in maniera sbrigativa possono risultare fonte di degrado e modificare negativamente la percezione del luogo stesso. Come massimo tentativo di mimesi del cantiere, nell'ottica di diminuire l'impatto visivo dei lavori, nel migliore dei casi si ricorre all'applicazione, sulle recinzioni di delimitazione e su i ponteggi delle impalcature, di teli traforati su cui viene stampato il fotopiano della facciata coperta e in manutenzione o cartelloni informativi di carattere

storico (in realtà molto spesso vengono applicate pesanti e ingombranti cartelloni pubblicitari). Armati di una minima curiosità, sui pannelli informativi situati all'ingresso del cantiere, è possibile notare i render del lavoro ultimato e i relativi fotoinserti. Grazie alle nuove possibilità offerte dalla realtà aumentata sarà possibile inserire digitalmente il modello tridimensionale nello spazio circostante e visualizzare dal proprio smartphone il progetto realizzato e l'impatto definitivo nel contesto.

Un altro campo di applicazione in cui è possibile consolidare un notevole 'salto di qualità' sarà quello della divulgazione culturale e di avvenimenti dalla rilevanza storica. Sarà possibile ricreare artificialmente architetture del passato andate distrutte ed eventi che hanno caratterizzato la storia dell'umanità rivivendoli esattamente nel punto in cui sono avvenuti. Sarà possibile, tramite la realizzazione di modelli tridimensionali basati su cartografie storiche e immagini di archivio, vecchie scene urbane, visualizzare sul proprio dispositivo, ad esempio, le varie fasi della realizzazione della facciata del Duomo di Firenze o simulare e visualizzare dei *timelapse* capaci di mostrare le mutazioni dei Fori Imperiali dai tempi dell'antica Roma ai giorni nostri.

Ben coordinando mezzi e risorse, è possibile rivoluzionare il mondo della divulgazione storico culturale, in modo da poter essere meglio compresa, protetta ma soprattutto valorizzata. Questi nuovi strumenti possono sopperire a delle lacune creative del singolo utente e mostrare a chiunque ciò che il presente non è in grado di fare nell'immediato, e senza una preparazione alle spalle. Diminuisce lo sforzo immaginifico che ogni persona deve fare per poter percepire e realizzare il valore di un luogo e il peso della storia. Un modo per incuriosire e appassionare attraverso l'utilizzo degli strumenti del presente.

Note

¹ PAO, Paolo Bordino artista italiano attivo dai primi anni duemila; citazione tratta dal testo critico *Lo spazio pubblico*, gennaio 2018 (<https://mauamuseum.com/lo-spazio-pubblico/>)

² Intervento realizzato nell'ambito del progetto MURO, Musero di Urban Art di Roma curato dall'artista David Diavù Vecchiato (<http://muromuseum.blogspot.com/2014/06/il-nido-di-vespe-di-lucamaleonte.html>)

³ Il progetto è stato condotto e gestito da un largo partenariato comprendente la cooperativa sociale Bepart, il centro per la cultura e la creatività BASE Milano, la casa editrice Terre di Mezzo, la scuola di fotografia Bauer, il laboratorio di design PUSH. e la Fondazione Arrigo e Pia Pini (<https://mauamuseum.com>)

Bibliografia

- Dal Lago A., Giordano S., 2016 *Graffiti. Arte e ordine pubblico*, Il Mulino, Bologna
- Farneti F., Lenzi D., 2006, *Realtà e illusione nell'architettura dipinta. Quadraturismo e grande decorazione nella pittura di età barocca*, Alinea, Firenze
- Ferri A., 2016, *Teoria del Writing. La ricerca dello stile*, Professionaldeamers
- Filippi M., Mondino M., Tuttolomondo L., *Street Art in Sicilia*, Dario Flaccovio Editore, Palermo
- Fiore V., Ruzza L., 2013, *Luce artificiale e paesaggio urbano. Raccontare il territorio con nuove tecnologie*, LetteraVentidue, Siracusa
- Lambertini A., 2013, *Urban Beauty! Luoghi prossimi e pratiche di resistenza estetica*, Editrice Compositori, Bologna
- Monfeli S., Cappuccini M., 2003, *Just push the button. Writing Metropolitano*, Stampa Alternativa, Viterbo
- Seno E., McCormick C., Schiller M. e S., 2010, *Tresspass. Historia da arte pubblica nao encomendada*, Taschen, Barcellona

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Agenda 2030 ART can develop DIVERSEcity?

Michele Gortan *

Abstract:

Agenda 2030 ART is the reading of the activity carried out from 2015 to the present with a projection to the end of 2019, with consideration of the awareness-raising work in the re-reading of the Landscape and of the public and private common good through the model, presented with the experimental Creative City at the BISP 2017, reiterated in other areas of the territory, producing different results obtained for sustainable development.

Parole chiave: Agenda 2030, sviluppo sostenibile, arte, equità, condivisione.

Keywords: Sustainable development, Agenda 2030, art, public green, equity.



Agenda 2030 ART – Logo del Progetto – Michele Gortan

Il Centro Friulano Arti Plastiche (CFAP) è un'Associazione senza scopo di lucro costituita nel 1961 a Udine. E' un Ente riconosciuto giuridicamente dalla Regione FVG, è impegnato nella promozione e divulgazione delle arti visive del territorio attraverso iniziative culturali ed artistiche, dispone inoltre, di un ricco archivio di dati storici sulla sua attività dalla sua costituzione. L'Associazione nasce in quel periodo storico in cui quest'angolo estremo d'Italia a nord-est era la fine di un mondo e l'inizio di un altro. La Grande Guerra aveva eretto un confine; quel confine(!), la "Cortina di ferro". Il Friuli, la Slovenia e la Carinzia cercarono, attraverso la spinta dei creativi, degli artisti dell'epoca la negazione di quel confine inventando l'INTART. La rassegna *INTART, ovvero internazionale d'arte, bandiera di libertà attraverso l'analisi di radici comuni fu manifestazione d'Arte, confronto, scambio, ed amicizia "transfrontaliera" in un'epoca diversamente facile lungo questo confine.*



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 17, Sinergia (dettaglio opera), Gastone Mini

INTART ha rappresentato per gli artisti di questa parte d'Europa un'opportunità preziosissima: ogni regione ha interpretato l'identità di uno spazio culturale, determinata solo dall'artista, che porta in sé tutta la coscienza e la subcoscienza esistenti in questo spazio. INTART fu l'opportunità, non il dovere, di confrontare quei singoli spazi di identità culturale, un'occasione per condividere la memoria ed i desideri d'arte delle tre Regioni e di tutti i loro artisti. Costituì occasione concreta di affermare o negare, l'esistenza di una Koinè comune. Koinè comune non viene intesa nel senso di uno stesso lessico o di una identica sintassi, ma come rispetto delle differenze e delle identità, che possono generare diversi possibili futuri, con la certezza condivisa della possibilità e della necessità di un dialogo continuo, che trovi le proprie ragioni nelle radici comuni di questi popoli. La forza ed il senso dell'arte non è imporre un senso unico a molti uomini diversi, ma nel suggerire sensi diversi ad un uomo unico. INTART, in virtù delle differenze che ha riunito e ha confrontato, si propose di suggerire per l'arte altri sensi, nuove polisemie, nuovi

percorsi a quelli che ogni artista, produce nel proprio spazio. (Gabriele Renzulli - Presidente CFAP 1990-1995). Il CFAP ha sempre curato i rapporti che intercorrono nell'Alpe Adria, tra Paesi, transfrontalieri e non solo, organizzando scambi e appuntamenti ottenendo seguito di pubblico, l'attenzione dei mass-media e la condivisione sulla attuale rete virtuale. ...Fu costituito il Centro Friulano Arti Plastiche con una proiezione verso la dimensione europea, con la funzione di coagulo e vetrina delle espressioni artistiche regionali, sia legate alla tradizione, sia orientate su indirizzi sperimentali. Con l'avvento alla presidenza del Centro Arti Plastiche dell'architetto Michele Gortan il sodalizio è entrato in una fase assolutamente nuova, che tenta di rispondere alla realtà di una società in profonda trasformazione, con aspetti inquietanti da un lato, ma aperti a stimolanti prospettive se gestiti con intelligenza secondo criteri di una dinamica ed innovativa progettualità. ... La nuova versione del Centro ha riavviato anche la proiezione europea della sua attività, che era iniziata nell'aprile 1969 su iniziativa di Candido Grassi. (Licio Damiani-Le nuove pagine del CFAP)



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 6, Fonti (dettaglio opera), Sergio Mazzola

Dal 2014, anno che ha inaugurato il corrente settennio di programmazione dello sviluppo della Comunità Europea, gli artisti iscritti a questo storico sodalizio culturale friulano, sotto la spinta innovativa dell'attuale Presidente nonché curatore dei nuovi progetti, arch. Michele Gortan, hanno iniziato a porre nuove basi di dialogo con l'intero territorio regionale e rendersi disponibili a partecipare attivamente ad un possibile sviluppo sostenibile del territorio, supportando tale azione con le peculiarità proprie della loro attività. Dalla Tradizione, dalla Storia della nostra Terra, attingendo dal nostro Patrimonio culturale, attraverso la Ricerca, la Sperimentazione e la Creatività degli Artisti, il CFAP ha proposto e continua a proporre una possibile trasferibilità delle iniziative culturali e creative, attraverso la collaborazione fra il Pubblico ed il Privato, per proporre un messaggio con l'arte pubblica negli spazi pubblici. Dal 2015 il Centro Friulano Arti Plastiche aderisce alla promozione dei 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (17 SDGs – 17 Sustainable

Development Goals) dell'Agenda 2030 con le proposte dei Creativi del Territorio. I progetti sono pubblicati sul sito ufficiale dell'iniziativa europea www.esdw.eu a promozione della Settimana europea dello sviluppo sostenibile (European Sustainable Development Week) e rappresentano l'Italia in tale contesto su segnalazione del Ministero dell'Ambiente dal 2015 al 2019. Sono 15 i progetti partecipanti alla ESDW in Italia dalla prima edizione ad oggi, con opere che interpretano il contenuto dei 17 Obiettivi per lo sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 promossa dall'ONU nel 2015 nell'arte pubblica declinata nello spazio pubblico, e 3 i progetti che hanno ottenuto il Label dell'Anno europeo del Patrimonio culturale nel 2018, tra cui Agenda 2030 ART.

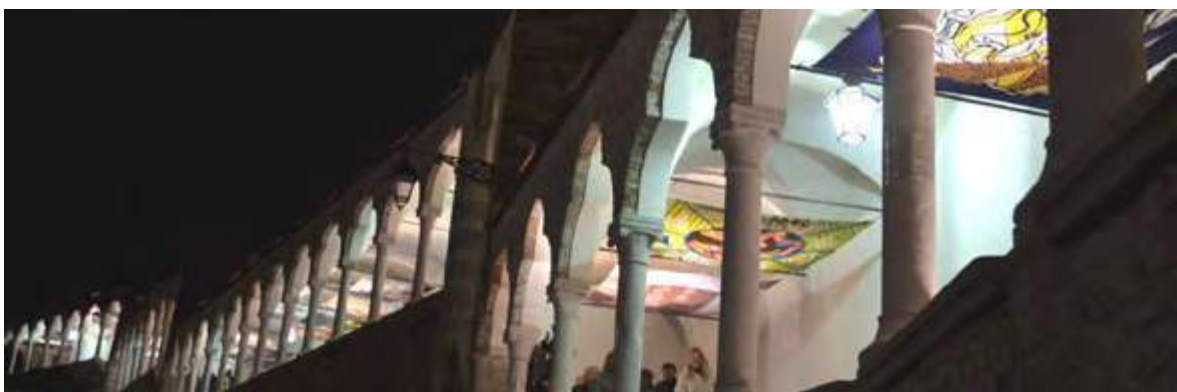
Agenda 2030 ART è l'attività dal 2015 ad oggi con proiezione a tutto il 2019, attraverso la considerazione dell'opera di sensibilizzazione nella rilettura del Paesaggio e del bene comune pubblico e privato attraverso il modello, presentato con *La Città creativa sperimentale* alla Biennale dello Spazio Pubblico 2017, reiterato nel Territorio, che ha prodotto risultati *diversi* per promuovere un possibile *sviluppo sostenibile*. Il modello è una matrice che mette a sistema relazioni fra il fattore antropico con gli aspetti storico-culturale, architettonico e geografico, economico e sociale, urbano e rurale, proposti dalla creatività per supportare la produttività, analizza se l'obiettivo è vivere o sopravvivere, ristrutturare o demolire, per riqualificare e rigenerare lo spazio ed il verde urbano, dal privato al pubblico.



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 13, Climatic Angel (dettaglio opera), Marisa Cignolini

Agenda 2030 ART narra, con l'evento attualmente in corso, come la nostra Regione, possa essere considerata il primo Territorio a sostenere, con declinazioni diverse, attraverso la creatività contemporanea, dai bozzetti alle opere d'Arte realizzate dagli artisti del Territorio, la promozione dello stesso attraverso il messaggio dei 17 Obiettivi dell'Agenda 2030. Una proposta di riqualificazione urbana attraverso piccole e semplici azioni frutto di attenta e consapevole progettazione aderente alle linee programmatiche di agende politiche nazionali ed europee, alla rigenerazione urbana promossa da mobilità lenta-sostenibile e dall'arte contemporanea e

temporanea sul territorio. Dalla ricerca alla progettazione, dalla sperimentazione di processi virtuosi per una possibile rigenerazione urbana ed extraurbana allo sviluppo sociale e sostenibile del verde urbano, del bene comune per una sua equa condivisione e promozione alla comunità globale in riferimento alla Convenzione europea del Paesaggio, ai protocolli d'intesa nazionale e locale, al PPR ed all'Agenda 2030. Dagli interventi sui Tombini di San Daniele del Friuli, a quelli di Remanzacco, Tricesimo, Cividale del Friuli per creare un percorso narrativo; alle vele, opere senza telaio tese con corde in ambiti storici quali il Portico del Lippomano in Castello ad Udine o nel Chiostro di Sant'Agostino a Cortona; alle installazioni nello Spazio pubblico da San Daniele del Friuli a Cividale del Friuli, Udine, Tricesimo, Dogna, Nimis, Moggio Udinese. Di seguito, a testimonianza delle Vele in Castello a Udine, riportiamo la citazione del Prof. Licio Damiani: *...Le volte a crociera del Portico del Lippomano fiancheggiante la salita del Castello di Udine ospitano una serie di dipinti simili a vele gonfie di tumultuosi venti carichi di fantasie, un gran pavesese di segni, di forme astratte, di colori che s'imprimono con "effetto incantesimo" sul visitatore. Viste attraverso le ogive gotiche quelle immagini sembrano alitare misteri di bellezza, ma non una bellezza sterile, fine a se stessa. Una bellezza, invece, che attraverso il dialogo con il passato muove una riflessione sul presente, da un'ansia di sperimentazione che affonda nei problemi e nelle attese della società contemporanea. Una bellezza riflessiva il cui messaggio è come un grido, un'ammonizione, un'apertura alla speranza. La manifestazione espositiva "Agenda 2030 ART – Udine - Vele in Castello" segna un nuovo capitolo della ricerca avviata dal Centro Friulano Arti Plastiche in sintonia con una progettazione di contenuti che impegni gli artisti per una ricostruzione del vivere civile proiettata al futuro. ...*



Agenda 2030 ART – Udine – Vele in Castello (vista d'insieme)

Lo scorso 14 marzo 2019, nel corso della Giornata nazionale del Paesaggio, istituita con Decreto ministeriale 7 ottobre 2016 n.457, con l'obiettivo di *"promuovere la cultura del paesaggio*

*in tutte le sue forme e a sensibilizzare i cittadini sui temi ad essa legati, attraverso specifiche attività da compiersi sull'intero territorio nazionale mediante il concorso e la collaborazione delle Amministrazioni delle istituzioni, pubbliche e private"; di far elevare la qualità del paesaggio e della vita delle comunità locali, capaci di testimoniare le potenzialità del Patrimonio culturale del nostro Paese attraverso la creazione di economie sostenibili e la diffusione e la divulgazione di valori etici e culturali in coordinamento con la Convenzione europea del Paesaggio; in collaborazione con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia, l'attività svolta sul territorio "Agenda 2030 ART" è stata oggetto di una Conferenza dal titolo *Lo spirito creativo nel Paesaggio* e di una mostra *Agenda 2030 ART Paesaggio*. Ci siamo posti due domande per discutere sui Progetti realizzati in questo lasso di tempo. Può l'Arte attivare un processo virtuoso, per la Rivalutazione sostenibile del Paesaggio Urbano dal privato al pubblico? Può l'Arte attivare un processo virtuoso e partecipato per la ri-lettura e la ri-qualificazione del Paesaggio e dare un contributo alla sua comprensione? Le risposte hanno enfatizzato come l'attività svolta dal 2015 ad oggi con proiezione all'anno in corso, possa essere considerata un'opera di sensibilizzazione nella ri-lettura del Paesaggio.*



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 7, Futura (dettaglio opera), Luigi Loppi

Come le formule di relazione fra il fattore antropico con gli aspetti storico e culturale, geografico e architettonico, sociale ed economico, rurale ed urbano, legati alla creatività e produttività, analizzano se l'obiettivo è vivere o sopravvivere, ristrutturare o demolire, per riqualificare e rigenerare lo spazio urbano, privato e pubblico. Una proposta di riqualificazione urbana e sociale attenta allo sviluppo sostenibile, al bene comune, allo spazio pubblico, al verde urbano, alla condivisione del bene comune con equità per la fruizione da parte del singolo e della comunità globale. Ricerca, progettazione, sperimentazione di processi virtuosi per proporre una rigenerazione urbana ed extraurbana tramite lo sviluppo sociale, ambientale e sostenibile, in

riferimento alla Convenzione europea del Paesaggio, ai protocolli d'intesa a livello nazionale e locale, al Piano Paesaggistico Regionale ed all'Agenda 2030. Nell'anno (2015) di adozione dei 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (17 Sustainable Development Goals), la Regione Friuli Venezia Giulia avviò la formazione del Piano Paesaggistico Regionale, in linea con il "Codice dei beni culturali del Paesaggio". Sensibilità locali hanno da tempo considerato il Paesaggio e l'Ambiente fattori progettuali. Agenda 2030 ART è stata sviluppata sul Territorio, dal 2018 ad oggi, come di seguito elencato: a San Daniele del Friuli 17 installazioni in Spazi pubblici del Comune ed in spazi dell'Azienda per l'Assistenza Sanitaria n.3 "Alto Friuli, Collinare, Medio Friuli" con Workshop sul tema dell'Arte pubblica in pubblico Spazio. Nell'ottica di valorizzare il proprio patrimonio culturale e quello del nostro territorio, il Centro Friulano Arti Plastiche nel 2018, Anno europeo del Patrimonio culturale, ha ricordato la figura del pittore Fred Pittino (Dogna 1906 – Udine 1991), uno dei propri soci fondatori, portando l'attenzione sul Canale del Ferro, zona della montagna friulana in un momento di grande difficoltà. Seguendo le tracce di Fred lungo questo Canale, se ne vuole ricordare l'opera con l'intervento di alcuni creativi che, partendo da quanto da lui qui lasciato, mettano un segno, anche se effimero e temporale, sul territorio. Ri-scoprire il proprio patrimonio culturale per creare consapevolezza ed identità, vessillo che possa generare una nuova attrattiva verso luoghi dimentichi anche per chi vi abita. L'intervento di "arte pubblica temporanea" nel luogo natale di Fred, ove, oltre ad alcune opere nella chiesa parrocchiale, è presente una sala a lui dedicata nel piccolo museo del paese, si è sviluppato sulla passerella, "antico" attraversamento pedonale per il "treno" che ora non c'è più. Serena Debegnach e Andrea Cignolini, giovani artisti friulani soci del CFAP, hanno realizzato sull'interno delle pile del ponte due pitture murali che, partendo da due opere di Fred, i "Satiri" e le "Streghe" del 1987, ne hanno voluto mettere in evidenza l'aspetto fantastico che ha contraddistinto alcuni dei suoi lavori.



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 11, Ex-Voto (dettaglio opera), Adriana Bassi

I Satiri e le Streghe salutano l'ingresso e l'uscita per chi giunge e per chi lascia Dogna attraverso la passerella pedonale. Michele Gortan, coadiuvato da Bernardino Pittino e Marisa Cignolini assieme ad abitanti del luogo, grandi e piccini, hanno realizzato quest'opera di manutenzione temporanea ed "arte pubblica". È stato definito un "non-luogo" ove, il "visitatore" può ascoltare il "sonus silentium Dognae" accompagnato da sensazioni uniche che lo caratterizzano e costituiscono un'irripetibile attrattiva per vivere il nostro Patrimonio culturale nell'anno europeo ad esso dedicato. Il treno non ferma più a Dogna, ma la "ciclabile" Alpe Adria consente un flusso continuo di visitatori che non si accorgono di questo particolarissimo "non luogo". La muta tastiera di un "pianoforte" tracciata a scala gigante sulle assi della passerella vuole incuriosire questi "passeggeri sostenibili" ed attrarli all'ascolto del "suono del silenzio di Dogna" e invitarli a visitare antiche contrade desiderose di essere "ri-calpestate" per proporre un futuro sostenibile ed innovativo a supporto di un possibile rilancio della nostra montagna. Con il Comune di Nimis ed i ragazzi dell'Istituto Comprensivo di Tarcento, sono stati realizzati diversi bozzetti sui temi Agenda 2030 da cui sono stati realizzati 4 Cippi in legno esposti su Spazio pubblico. A Moggio Udinese, con la collaborazione dell'Associazione Informagiovani e l'Istituto Comprensivo di Trasaghis è in corso la realizzazione un'opera di Arte pubblica in Spazio pubblico denominata Eroi ispirata alle opere dell'artista Fred Pittino sull'interpretazione del messaggio del SDGs 4 dell'Agenda, la Pace per tutti.



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 9, Legàmi (dettaglio opera), Bernardino Pittino

L'attività internazionale è stata realizzata con una mostra di 17 bozzetti di altrettanti artisti della Regione con la collaborazione dell'Ambasciata d'Italia a Pristina in Kosovo (l'evento è stato possibile con il coinvolgimento di due scuole ed i Comuni di Peja/Pec e Junik per la realizzazione di due interventi di Arte pubblica su Muri pubblici). A Cividale del Friuli abbiamo proposto la rilettura di opere di artisti del Novecento friulano della Collezione del Comune di Cividale e del CFAP, attraverso un possibile messaggio di promozione dell'Agenda 2030. Artisti del nostro Patrimonio

con opere del secolo scorso rilette con i temi dell'agenda 2030. Congiuntamente, i creativi ed artisti contemporanei, con i loro bozzetti, accompagnano gli illustri predecessori. Tre sezioni: la Collezione del Comune di Cividale del Friuli e del CFAP (34 opere di pittura e grafica) presso la Chiesa di Santa Maria dei Battuti; Bozzetti di artisti contemporanei di piccolo formato, presso la Sala Micro della Chiesa di Santa Maria dei Battuti; negli spazi esterni, ovvero, nello spazio e verde pubblico del Comune, 17 installazioni temporanee realizzate con materiali poveri, sono diventate per il periodo dell'evento, opere, Arte pubblica in Spazio pubblico. L'espressione artistica effimera e temporanea proposta dagli artisti per narrare una storia, per proporre un Messaggio di sviluppo sostenibile utilizzando un percorso che possa accompagnarci a ri-leggere la città e, contemporaneamente, promuovere il nostro Paesaggio con un linguaggio globale. Momenti di interesse sono stati: la presentazione/vernice del Progetto il 3 novembre presso il teatro Ristori, con il maestro Vincenzo Zitello, le visite guidate con la spiegazione dei percorsi e dei messaggi contenuti nelle opere dell'evento e sarà la 5^a edizione del Workshop Seminario Arte pubblica in pubblico Spazio da organizzarsi durante la European Sustainable Development Week del 2019 a chiusura dell'iniziativa. All'interno del Workshop/Seminario a Cividale del Friuli, verrà presentato il Libro con la narrazione di Agenda 2030 Art a promozione del nostro territorio e del suo Paesaggio.



Agenda 2030 ART - Cividale del Friuli - SDGs 10, Abbraccio (dettaglio opera), Michele e Nino Gortan

Agenda 2030 ART è un'innovativa Opera Corale contemporanea, che, dalla declinazione dei contenuti della “Città creativa sperimentale” (Michele Gortan – BISP 2017), ha seguito l'evoluzione in un suo percorso attraverso progetti, sperimentazioni e realizzazioni sul territorio nazionale ed internazionale, attingendo dai contenuti dei 17 Sustainable Development Goals per promuovere un messaggio alle generazioni future per un possibile sviluppo sostenibile con il nostro impegno nel giungere a pensare ad uno spazio che possa contribuire allo sviluppo della DIVERSEcity.



Agenda 2030 ART - Dogna - Sonus Silentium Dognae (vista d'insieme elaborata graficamente)

Bibliografia

AA.VV.(1992), *Atti Convegno inter.studio:Dove va l'arte?* Feletto Umberto (Udine):Tipografia G.Missio (1993).
Michele Gortan (2015), *E quindi, uscimmo a riveder le stelle*. Rodeano Alto (UD): Lito Immagine
Michele Gortan (2015), *Dante e Friulano*. Rodeano Alto (UD): Lito Immagine
Licio Damiani (2017), *Nuove Pagine del Centro Friulano Arti Plastiche*. Udine

* Architetto e Cultore del Restauro presso Università IUAV di Venezia.

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Public Icons on the Fringe of a Metropolis

Street art in a district with strong migration flows

Matteo Giuseppe Romanato *

Abstract:

A suburb north of Milan, bounded by road axes that hinder the communication with the surroundings, has gradually become the first accommodation place for an immigrant population triggering the exodus of the younger part of the long-time local residents. Social malaise and economic marginalization have built a stigma that some young urban artists, in collaboration with a responsive public body, have tried to fight, recovering the spirit of the historical beginnings of street art.

Keywords: Street art, Social marginalization, Immigration, Suburbs

Art from the city

Since the end of the sixties, under the various names of *Aerosol art*, *Subway art*, *Hip hop*, the first examples of spontaneous figurative representations, nowadays catalogued as Street art or Graffiti, came out on the walls of American cities in the wake of the youth protest movement¹ and the affirmation of the civil rights². The historical moment³ was crucial to build the background of a phenomenon that was, in some ways, unexpected and perhaps unconceivable if not in parallel with the race riots⁴, the progress of protest movements⁵ and the first signs of economic

¹ DRAPER H. (1965). *Berkeley: The New Student Revolt*. New York: Grove Press.

² CLARENCE T. ed. (2011). *Civil Rights in New York City: From World War II to the Giuliani Era*. New York: Fordham University Press.

³ ISSERMAN M, KAZIN M. (1999). *America Divided: The Civil War of the 1960s*. Oxford University Press.

⁴ ABU-LUGHOD J. L. (2007). *Space, and Riots in Chicago, New York, and Los Angeles*. Oxford; New York: Oxford University Press.

⁵ POLLETTA, F. (2006). *It Was Like A Fever: Storytelling in Protest and Politics*. Chicago: University of Chicago Press.

crisis⁶ after decades of growth but the spatial issue is no less interesting. Graffiti were expressions of re-appropriation of derelict sites of the metropolis by young people from disadvantaged social classes and ethnic groups (Puerto Ricans, African-Americans and Italian-Americans) who perceived themselves excluded from wealth. They wanted to mark their own territory and, at the same time, get out of anonymity, at first even only through their simple signatures or initials (*tags*) on subway cars.

After this early stage a real artistic movement started, on one side to invade the globe, on the other to make a qualitative leap by the end of the 1970s, abandoning walls, pavements and means of transport to land in art galleries. This transformation happened through an hybridization of the icons of comics, sports and jazz with the stimuli of the official art history: an evidence of that was the phenomenon Keith Haring⁷, a successful American brand in the world. It is therefore a paradox that in the decade when New York, the cradle of graffiti art, fell into a deep urban crisis⁸, reflected in the consolidation of ghettos⁹, and pushed the white middle class into suburbs in search of a better quality of life¹⁰ (the so-called «White Flight») the city gradually gave to the world a new art movement. In other words, New York exported a way to urban icons with endless variations that, right from the beginning, could be made by anyone and for everyone's enjoyment. To quote Hanna Arendt an art that, as a public affair, «...can be seen and heard by everybody and has the widest possible publicity»¹¹.

From the new world to the old continent

The issue of a public art without propagandistic, political, pedagogical or encomiastic purposes (street art, graffiti art, urban art, murals) has therefore assumed a considerable importance in the urban landscape of almost every cities of the western world. It is clear, according to what has been said up until now, that every nation, but almost every city, has offered different opportunities for various personalities to have alternative spaces for their

⁶ MIECZKOWSKI Y. (2005). *The Great Recession of the 1970s*. In *Gerald Ford and the Challenges of the 1970s*. University Press of Kentucky.

⁷ KOLOSSA A. (2005) *Keith Haring: una vita dedicata all'arte: 1958-1990*. Köln: Taschen. P. 7.

⁸ CANNATO V. J. (2001). *The ungovernable city: John Lindsay and his struggle to save New York*. New York: Basic Books.

⁹ THABIT W (2003). *How East New York Became a Ghetto*. New York: New York University Press.

¹⁰ ALBA R. D., DENTON N. A., LEUNG S. J., LOGAN J.R. (1996). *Neighborhood Change under Conditions of Mass Immigration: The New York City Region, 1970--1990*. In *The International Migration Review*. Vol. 29, N. 3/1995. Pp. 625-656

¹¹ ARENDT H. (1988). *Vita Activa. La condizione umana* (tr. FINZI S.). Milano: Bompiani. P. 79.

projects. New York allowed Keith Haring to exhibit for a month on the *Spectacolor Billboard* at Times Square in 1982 and Jean-Michel Basquiat to take part in the same place at the *1980 Times Square Show* within the famous *Colab* (Collaborative Projects). But as a global phenomenon street art has crossed the ocean and spread all over the old continent. Berlin, for example, offers perhaps the biggest open-air public art gallery in the world on the east side of the old dividing wall (the East Side Gallery), more than one kilometre long and with hundreds of graffiti. Paris shows up a wide list of famous personalities such as Anna Bocho, Da Cruz, Psy, Mark 93 and can boast the wall on Rue D'Aubervilliers of about 500 meters, along the depots of the railway station of La Chapelle, with the works by Kashnik and Combo. There are many other examples not only from large metropolises but in small cities too. Dublin, not a megacity, is anyway another Mecca for urban artists: in this city pubs, typical meeting places, often host the most interesting murals. Just on a pub the famous artist Bordalo II shaped one of his «Trash Animals», a red squirrel made of waste to raise awareness about environmental issues. But perhaps the most significant examples of an art that plays a social role can be found in Madrid where the centre «La Neomudejar»¹² hosts a space for antagonistic art. Here we can also find the base of the interesting group of Boamistura¹³, a crew now famous throughout the world for its anamorphic interventions with the declared purpose to build connections between communities.

In this panorama, Italy offers urban artworks worthy of being taken into consideration too. In addition to being affected by Banksy, the well-known global media phenomenon (with the provocative «Virgin with the gun» in Piazza Girolamini in Naples), many examples could be reported in cities like Rome, Milan, Bologna. Perhaps the most outstanding case-study to be mentioned here is Blue, the famous Bolognese artist who, among his many works, took part in Campobasso in an extremely complex and long-time urban renewal project: the «*Drew Line*», started in 2011 as a collaborative work with residents, implemented through the involvement of volunteers and creative workshops with a broad shared perspective.

The metropolis and its suburbs

Milan, in all of this, had a first phase of rejection due to a conservative political position that called for city cleaning and in some cases invoked sanctions and imprisonment¹⁴ of writers.

¹² <http://www.laneomudejar.com/>

¹³ <http://www.boamistura.com/#/home>

¹⁴ DE RICCARDIS S. (2007). *De Corato: "Carcere per i writer"*. Milano: La Repubblica. 24 agosto 2007. Available at <https://milano.repubblica.it/dettaglio/de-corato:-carcere-per-i-writer/1356855>.

But now the city shows more open policies with the arrangement of certain spaces for street art¹⁵. As is to be expected, most of the walls are close to the elevated railway ring which forms a sort of modern technological bastion that encloses the city. Beyond this threshold the suburbs of the first and second post-war period extend their residential fabric. However, there is another more recent physical barrier shaped by the large road axes with their traffic flows formed by the system of tangenziali (circumferential highways) and the urban motorway tracts. Beyond them the infinite Lombard megalopolis spreads from the Alps to the Po river. Alongside such artificial borders a lot of small municipalities can be found on the fringe belt where the morphology of the territory sometimes creates conditions of heavy segregation.

This is the case of the Crocetta district, in the town of Cinisello Balsamo. Here a residential fabric, intensely built to accommodate the immigrant population in the post-war period during the economic boom, is bounded by the Turin-Venice motorway and the state highway 36 (SS36). A small district, with few trade services, not much green space and almost no personal services (if we exclude compulsory education) must have recourse to the surrounding area for its own needs by crossing with difficulty the large transport infrastructures. Only recently the covering of the motorway has been started to be built on one kilometre tract and it will probably change the present situation of isolation (Fig.1) but until the completion of this structure the historical physical segregation implies a heavy conditioned life for all Crocetta dwellers.



Fig.1. Covering of the A4 motorway

A special morphological condition is also the cause of a distinctive demographic situation. Over the course of time, a succession of ethnic groups with various origins in search of a provisional residence after their first arrival in Italy overlapped with Italian citizens, most often

¹⁵ http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/news/primopiano/archivio_dal_2012/lavori_publici/muri_liberi_mappa

middle-class homeowners. Immigrants are, on the contrary, extremely poor and without great educational background but with rather cohesive families (as usual among newcomers). Overall, there is no dominant ethnic group: most of people have South American, Maghreb and Sinhalese origin. It is necessary to report that the existing housing stock is privately owned so the public body has no say over maintenance and rent which is left to a private negotiation. This has two immediate effects. First of all the owners have no great interest in service and conservation of their buildings and only want to draw from them the greatest possible profit. Secondly the tenants show a very fast turnover since, as soon as the economic conditions allow it, they leave their first home for a better dwelling solution, preferably outside the district. The outcome is so clear: the need for a simple temporary place of residence is related to a low social status that cannot be quickly changed by better economic conditions and when that happens it triggers mostly a relocation. The fast turnover consequently implies also a rapid replacement of the ethnic groups according to ever-changing parameters.

In any case, foreign people have few professional skills and, at least initially, no linguistic competence. In such conditions the effects of social segregation in the neighbourhood are added together. Interaction with historical residents is indeed episodic and often marked by distrust if not open hostility. Behaviours coming from unfavourable social condition and low cultural levels of immigrants are inevitably perceived by Italians as an invasion of their own space and as a clear degradation of the place. Above all new generations and couples with children, who wish a different environment to raise them, follow, to a lesser extent, the above mentioned American paradigm of the «White Flight», at that time due just to the school desegregation.

The «Crocetta» district is so actually now labelled, even beyond its real conditions of marginality, as a space of carelessness, crime, drug peddling and insecurity according to a social stigma that takes on a spatial meaning too.

Just in order to fight fragmentation and conflict of the social fabric as well as the distorted perception that comes with them, the local public actors and the voluntary sector have worked with great commitment. In the neighbourhood there are actually significant resources that must be carefully considered not to give back a totally negative image. The aforementioned education system, with kindergarten, primary, secondary school and, recently, a new Montessori section (which attracts parents and students even from outside the area) is the most engaged at territorial level in the community involvement. It has so managed projects such as the «school without a backpack» (the possibility to reduce the number of books that the students have to

bring into the classroom) and the «school in the hospital» in collaboration with the nearby Bassini hospital. The family planning centre also plays a strategic role to contact and inform, above all the immigrant female population (often mistrustful) about the need for regular and in-depth check-ups for the health of mothers and children. The church of S: Pietro Martire plans activities with its parish youth club. The civic centre of Via Friuli, housed in a disused school, gathers Italian residents, often quite aged people, and serves as a public place of meeting for all the area. In different ways the neighbourhood can therefore show forms of solidarity and collaboration that are not visible outside but try to meet a real social malaise that is clearly perceived by the messages on the walls of the streets (Fig. 2.3.4.) showing all the problems of people living in a marginal place.

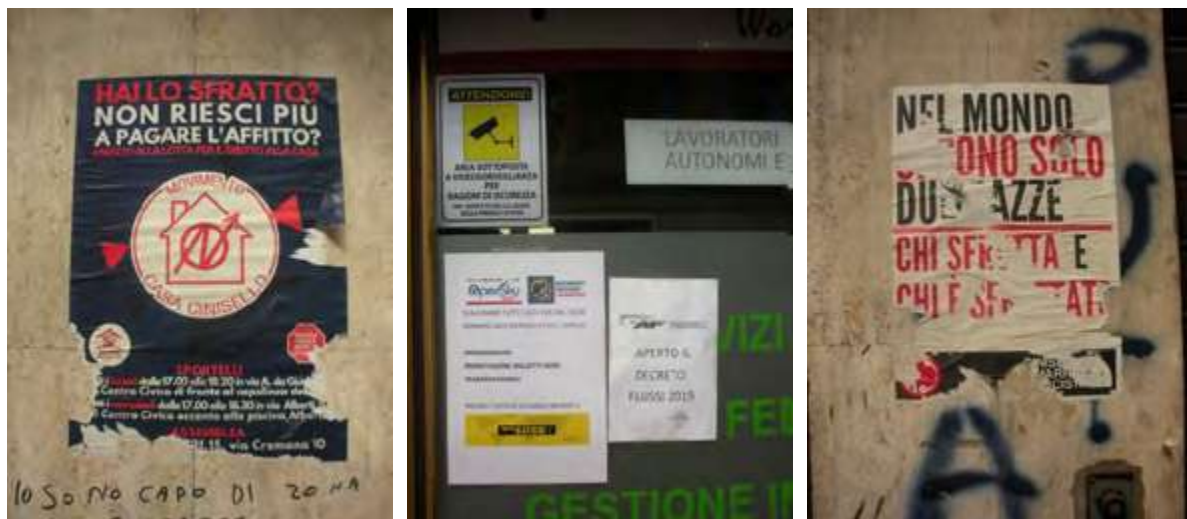


Fig. 2.3.4. Signs of discomfort and resistance in the streets of the neighbourhood

It is important to remember that significant projects have also been supported by the municipal administration to trigger a generative welfare process through, for example, the «Casa Arcipelago», a block of flats in Via Milazzo managed by «Anffas» (National Association of Families of People with Intellectual and / or Relational Disabilities), that offers residential accommodation to help people with slight disabilities undertake transitional paths to independent living outside the family. Another important project is the help-desk for indebted families that try to put into practice the law on «over-indebtedness» of 2012¹⁶. In this context, the experience of street artists has taken place for a short but powerful stay in the district.

¹⁶ LEGGE 27 gennaio 2012 n. 3 (in Gazz. Uff., 30 gennaio 2012, n. 24).

In collaboration with the Department of Cultural Policies of Cinisello Balsamo, as a moment of the «Muri Liberi» (free walls) project, it was possible to organize the «Crocetta Art Project - C.A.P. 20092» which planned the involvement of different graffitists coming from the world of urban art. Here we must mention Question Mark, in charge of the art direction and the call for authors as well as the informal group of young local writers gathered in the «AAA Aerosol Art Area», a crew of urban artists, some students of the several academies of fine arts in Milan.

Since 2013 they have started a dialogue with the municipality of Cinisello Balsamo for the liberalization of some walls to be dedicated to the art of graffiti writing. Throughout the project, the youth centre «Icaro», the main meeting point for young people in Crocetta was their gathering place and the venue. The «C.A.P. 20092» offered therefore an opportunity for many important international artists to work for a mural regeneration on the neglected surfaces of the area with the aim to highlight the importance of the place itself: among them Andrea Casciu, Crisa, Dado, Luca Font, Ring, Joys, Rosk and Loste, Skan, Verbo, Yama 11 (Fig. 5-10).

The transformation of the place goes just through the creative expression of graffiti. To use the words of Ship1 «If I make graffiti they generates in me a feeling of belonging to the place where I make them. I take care of it». The «care» comes mainly from the challenge with the real situation in the place: the Icaro centre, for example, today shows itself with a rainbow of colours, created by the street artist Joys: The same special attention was paid to the primary school of via Sardegna whose walls have been painted during a free street art course that involved young people from other towns nearby. From this point of view, overcoming the borders can only be another contribution to overcome segregation and mistrust as well. The interesting achievement, if we consider the particular condition of this quarter, was the success, even if only for a short time, in attracting people who otherwise would never have set foot here.

In this sense the nomadic character of street artists can break down the boundaries: they create bridges not only among places but among people too. So to quote again the words of Ship1 «Making graffiti forces you to face the others» and that is just one of the original main implicit motivations of street art: being together.

Involving people and building communities are perhaps the most significant results of this kind of projects. In our cities where distrust is fed by separation, public art can erode that feeling of fear that Zygmunt Baumann saw as a distinctive feature in post-modern era¹⁷.

¹⁷ BAUMAN Z. (2003) *City of fears, city of hopes*. London: Goldsmith's College.

Graffiti gallery in Viale Abruzzi in Crocetta district:



Fig. 5. Street artist: Verbo



Fig. 6. Street artist: Ring



Fig. 7. Street artists: Rosk& Loste



Fig. 8. Street artist: Ship1



Fig. 9. Artists: Graff Lab. Graffiti workshop headed by SHIP1 on the school of via Sardegna



Fig. 10. Street artist: Andrea Casciu

Few people know that until a few years ago Cinisello Balsamo was ranked as the poorest municipality in northern Milan suburbs¹⁸ and within the city borders Crocetta still stands in the lowest position. The praiseworthy efforts in the area by health workers, civic centre volunteers, educators and teachers are aimed precisely to avoid the isolation of newcomers and the abandonment of the area by historical residents. The collaboration between the past municipal administration and the young street artists can so be considered the social and symbolic counterpart of a commitment to reverse a trend consolidated over the years.

An art of relationship

The recent experiments managed by other Italian municipal administrations do nothing but acknowledge the creative potential of street art that succeeds even in an era of technological progress. The key point is indeed the special relationship with citizens as, for example, in the case of the MAUA¹⁹ project in which works created on city buildings after a participatory discussion with the inhabitants are animated with virtual contents through augmented reality.

In the same way it can be said that the experience of Crocetta once again witnesses how street art is still viable and has a positive social function in a period of ethnic tension and crisis like the current one: it can erode barriers and make connections. In this regard, although the Italian context cannot be put into comparison to the United States, it is not out of place to quote in conclusion the «*Peace Wall*»²⁰ of Philadelphia, perhaps one of the most interesting and effective experiments of street art coming from overseas as it sums up in a certain sense the deep meaning of the way to make urban art.

In a Philadelphia district shaken by racial tensions and criminality the artists Jane Golden and Peter Pagast have agreed with the residents on a symbolic theme to represent the brotherhood among the different ethnic groups: the citizens' converging hands. From a photograph they first simulated the proposed final outcome through a projection on the wall of a building to have their approval. Then they painted it reproducing the original shot in an wonderful work of art with the power to gather a community that now feels the neighbourhood as its own.

¹⁸ Editorial staff (2014). *Comuni del Nordmilano: Cusano il più "ricco", Cinisello il più "proletario"*. In Nordmilano24.it. 17.04.2015. Available at: <http://www.nordmilano24.it/2015/04/17/comuni-piu-ricchi-nordmilano/>

¹⁹ <https://www.streetartfactory.eu/maua/>

²⁰ <https://www.muralarts.org/artworks/peace-wall/>

BIBLIOGRAPHY:

- ABU-LUGHOD J. L. (2007). *Space, and Riots in Chicago, New York, and Los Angeles*. Oxford; New York: Oxford University Press.
- ALBA R. D., DENTON N. A., LEUNG S. J., LOGAN J.R. (1996). *Neighborhood Change under Conditions of Mass Immigration: The New York City Region, 1970--1990*. In *The International Migration Review*. Vol. 29, N. 3/1995. Pp. 625-656.
- ARENDT H. (1988). *Vita Activa. La condizione umana* (tr. FINZI S.). Milano: Bompiani.
- BAUMAN Z. (2003) *City of fears, city of hopes*. London: Goldsmith's College.
- CANNATO V. J. (2001). *The ungovernable city: John Lindsay and his struggle to save New York*. New York : Basic Books.
- CLARENCE T. ed. (2011). *Civil Rights in New York City: From World War II to the Giuliani Era*. New York: Fordham University Press.
- DE RICCARDIS S. (2007). *De Corato: «Carcere per i writer»*. Milano: La Repubblica. 24.08.2007. Available at <https://milano.repubblica.it/dettaglio/de-corato:-carcere-per-i-writer/1356855>.
- DRAPER H. (1965). *Berkeley: The New Student Revolt*. New York: Grove Press.
- Editorial staff (2014). *Comuni del Nordmilano: Cusano il più «ricco», Cinisello il più «proletario»*. In Nordmilano24.it. 17.04.2015. Available at: <http://www.nordmilano24.it/2015/04/17/comuni-piu-ricchi-nordmilano/>
- ISSERMAN M, KAZIN M. (1999). *America Divided: The Civil War of the 1960s*. Oxford University Press.
- MIECZKOWSKI Y. (2005). *The Great Recession of the 1970s*. In *Gerald Ford and the Challenges of the 1970s*. University Press of Kentucky.
- POLLETTA F. (2006). *It Was Like A Fever: Storytelling in Protest and Politics*. Chicago: University of Chicago Press.
- THABIT W (2003). *How East New York Became a Ghetto*. New York: New York University Press.

* PhD

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

Big City Life ed Ecomuseo Casilino: due esempi di Participatory Cultural Initiatives nella periferia romana

Maria Martina Soricaro *

Abstract

Participatory Cultural Initiatives (PCIs) are characterized for their ability to act as a motor, as a driving force of the whole context, be it economic, social or cultural. Two case studies are analyzed in the Roman suburbs: Big City Life – Museo Condominiale di Tor Marancia and Ecomuseo Casilino ad Duas Lauros. The research highlights the strengths and, at the same time, the critical issues of the two cases whose strengths are participation and civic engagement.

Parole chiave: *Participatory Cultural Initiatives*, public art, economia creativa, ecosistemi culturali, comunità

Keywords: *Participatory Cultural Initiatives*, arte pubblica, creative economy, cultural ecosystem, civic engagement

La città contemporanea, quale palcoscenico privilegiato del vivere comune, si configura oggi come un diamante grezzo dalle molteplici facce, la cui lettura richiede, sempre più, un approccio multidisciplinare. Quest'ultimo risulta necessario poiché i fattori da prendere in considerazione sono molteplici e differenziati: dalle risorse ai costi, dalle infrastrutture all'ambiente, dalla legislazione alla coesione sociale, ecc. Non è semplice riuscire ad avere una visione complessiva dell'organismo città, tuttavia è possibile tracciarne i caratteri generali, mettendo in evidenza le fragilità e i punti di forza, le criticità e le possibilità di crescita e di sviluppo. «[...] il senso di una città è sempre qualcosa da interpretare. Per vedere una città non basta tenere gli occhi aperti, bisogna per prima cosa scartare tutto ciò che impedisce di vederla, tutte le idee ricevute, le immagini precostituite»¹. Per fare ciò è necessario partire dalle fondamenta, vale a dire dal «territorio sociale dell'uomo, miscela tra natura e artificio, tra idea e

gesto, cioè delle relazioni, degli scambi, dei piani di riqualificazione, di quelli urbanistici, del pensiero che, testimoniando il presente, guarda al futuro»². Prima di tutto, infatti, la città è espressione e specchio della comunità che la abita, del proprio passato, della *civitas* che si riconosce in essa. A tal proposito ci viene in aiuto la letteratura: ne *Le città invisibili* Italo Calvino fa una rassegna di città immaginarie, nelle quali è possibile intravedere tratti e attributi di città reali. Nel romanzo l'autore ripartisce le città per macro tematiche (città sottili, città continue, città e i segni, città e gli occhi), e inserisce la loro descrizione nel più ampio dialogo tra l'imperatore dei tartari Kublai Kan e Marco Polo. Quelle tratteggiate da Calvino sono *immagini* di città, «di memoria, di desideri, di segni d'un linguaggio; le città sono luoghi di scambio, come spiegano tutti i libri di storia dell'economia, ma questi scambi non sono soltanto scambi di merci, sono scambi di parole, di desideri, di ricordi»³. Lo spazio urbano, dunque, deve essere letto come un racconto, storia di luoghi e di persone, uno stratificarsi continuo di testimonianze, all'interno del quale il cittadino possa riconoscersi come tale.

Nello spazio sedimentato della città, al fine di avere un quadro quanto più esaustivo possibile, è indispensabile considerare altri fattori. In particolare ci si riferisce a tutti quegli elementi di carattere economico-culturale che, fin'ora, sono rimasti a margine della riflessione. Se si parla di territorio, infatti, bisogna anche parlare di sviluppo, di politiche urbanistiche, di creazione del valore, di produzione. Questo perché è necessario pensare alla città come ad un sistema complesso dove ogni elemento concorre a determinare dinamiche che tendono alla staticità o, al contrario, al cambiamento. A partire dal secondo dopoguerra si assiste al passaggio da una società industriale a una società post-industriale; questa transizione è dovuta a due elementi fondamentali: da una parte la metamorfosi che ha interessato la struttura sociale tradizionale, non più piramidale, ma frammentata a determinare una forte crisi identitaria; dall'altra il boom economico ha portato al passaggio da un'economia di sussistenza, caratterizzata dalla scarsità, ad un'economia dell'abbondanza, in cui fasce sempre più ampie della popolazione hanno avuto accesso a beni e risorse. Questa mutata situazione socio-economica ha necessariamente influito e modificato la nozione di cultura, e con essa l'intero quadro generale. Da qui la necessità di «costruire nuove categorie di senso», in grado di rispondere al bisogno di «riconoscersi credibilmente in una certa rappresentazione di sé che risponda efficacemente alla pluralità di mondi di senso in cui l'individuo si trova a operare»⁴. Emerge, quindi, quanto la cultura si configuri come elemento fondamentale nella creazione di simboli/significati capaci di rappresentare una comunità. Anche sul piano più strettamente economico, in particolare a

partire dagli anni Settanta, la cultura viene ad assumere un ruolo centrale, quale forza trainante nello sviluppo del territorio e nella rigenerazione urbana. Molti studiosi hanno approfondito la natura di questo fenomeno, riconoscendo nella *creatività* il fattore chiave. Richard Florida, nel noto saggio del 2002 *L'ascesa della nuova classe creativa*, a proposito del concetto di *Economia Creativa* scrive che «l'uomo, è ovvio, si è dedicato ad attività creative fin dall'antichità, spesso con risultati spettacolari. Quello di cui siamo testimoni oggi è il fatto che questa attività viene imbrigliata, e attorno ad essa si crea un'intera infrastruttura economica. [...] L'espansione parallela di innovazione tecnologica e di lavoro con contenuti creativi è sempre più il motore della crescita economica»⁵. Gli studi condotti sull'argomento si sono concentrati sul nesso tra economia creativa e territorio, utilizzando una metodologia di tipo empirico, fondata su un'analisi *pragmatica* delle politiche locali, attraverso il confronto di situazioni e casi studio. Da queste analisi è possibile trarre delle linee guida di carattere teorico che ci aiutano a comprendere la natura del fenomeno in questione. Caroline Chapain e Roberta Comunian, ad esempio, nell'esaminare l'interdipendenza tra le industrie creative e culturali e il territorio hanno individuato quattro strati o, per meglio dire, *settori di interazione*, i quali possono essere utilizzati come strumenti analitici: il primo settore riguarda la relazione tra individui creativi e il contesto in cui vivono, dunque una dimensione personale, in cui è l'ambiente, il territorio la fonte di ispirazione principale per la creatività; il secondo settore esamina il link tra occupazione e lavoro che il territorio e le industrie sono in grado di offrire; il terzo settore introduce la relazione tra individui e imprese creative e culturali, e, ancora più importante, la relazione tra più imprese culturali; infine il quarto settore esplora tutte le fattispecie di infrastrutture che possono essere definite *non-culturali* (come università, trasporti, commercio, ecc), ma che giocano comunque un ruolo importante nel più ampio sistema dell'economia creativa⁶. Lo studio sottolinea la profonda relazione che esiste tra economia creativa e territorio, nell'ottica di un interscambio continuo, fucina di molteplici possibilità e progettualità di sviluppo.

In questo panorama è necessario fare un ulteriore focus sul concetto di territorio. Gli studi fin'ora richiamati hanno evidenziato quanto sia importante e determinante il fattore ambiente, inteso come territorio sociale di una comunità, nello sviluppo economico dello stesso e quanto la cultura possa rivelarsi un «elemento strategico per la competitività sia delle imprese che delle città e dei territori»⁷. La letteratura economica dell'ultimo decennio ha indagato, in maniera ancora più approfondita, il nesso tra patrimonio culturale, competitività e sviluppo economico ed è giunta alla formulazione del concetto di *cluster*, nozione che ha il merito di aver posto l'accento

sull'importanza del cosiddetto patrimonio culturale immateriale. All'interno di un dato territorio è proprio quest'ultimo – che secondo la definizione UNESCO comprende «le prassi, le rappresentazioni, le espressioni, il know-how, come pure gli strumenti, gli oggetti, i manufatti e gli spazi associati ad essi, che le comunità, i gruppi e in alcuni casi gli individui riconoscono in quanto parte del loro patrimonio culturale»⁸ – a determinare quel senso di appartenenza che rende competitiva una comunità, a creare quel bagaglio di memoria collettiva e, soprattutto, a spingere la stessa comunità a preservarlo. Sul rapporto tra individui e luogo, dunque tra comunità e ambiente, si fonda anche il concetto di *distretto culturale*, che nasce dalla confluenza di due fenomeni, ovvero la localizzazione e quello della natura peculiare o *idiosincratca* della cultura. Sulla 'struttura' e sulle caratteristiche del cluster e del distretto culturale hanno indagato molti studiosi, mettendone in luce aspetti diversi. Uno studio interessante è stato condotto da P.L. Sacco et al., i quali hanno analizzato l'impatto che la cultura, intesa come strumento di sviluppo urbano, può avere sul welfare di una comunità e dei suoi cittadini. Gli autori hanno utilizzato un metodo empirico, di ricerca sul campo, partendo dall'analisi del concetto di cultura. Lo studio, ha esaminato le strategie e le azioni culturali messe in campo in due capoluoghi italiani, Bolzano e Siracusa, ed ha messo in luce i punti di forza e le criticità delle due città. Dall'analisi emerge che non è sufficiente che sul territorio esistano beni e attività culturali strutturati organicamente, ma «per fornire spunti di sviluppo duraturo soprattutto nella dimensione del benessere queste risorse devono essere integrate all'interno di una idonea politica di sviluppo, che veda coinvolti in fase di progettazione e di partecipazione tutti gli attori della società, siano questi istituzionali, economici, sociali»⁹. Proprio per questo motivo nella letteratura economica più recente si è fatto strada il concetto di *Ecosistema*. Il termine, in biologia, sta per «unità funzionale formata dall'insieme degli organismi viventi e delle sostanze non viventi in un'area delimitata», traslato in campo economico per Ecosistema si intende un ambiente in cui «tutte le forme di creatività – artistica, culturale, tecnologica ed economica – si mescolano e si fondono e così possono crescere e svilupparsi, creando valore economico»¹⁰. Anche sugli ecosistemi culturali sono state condotte molte ricerche, in particolare con l'intento di sviluppare e rendere più efficiente la struttura ecosistemica. Lo studio pubblicato da E. Borin e F. Donato sottolinea l'interdipendenza tra territorio, e dunque ecosistema, e l'insieme di beni materiali ed immateriali che caratterizzano una comunità. La ricerca contribuisce a rafforzare le teorie sulla necessità di adottare nuovi modelli di *governance* e di gestione per il settore culturale; tale processo potrebbe evolversi in significativi cambiamenti sociali basati su approcci partecipativi, in grado di rafforzare e

implementare l'intero sistema¹¹. Dunque una visione del patrimonio e della cultura come matrici di identità e *drivers* di sviluppo territoriale, quello che Maurizio Carta ha definito come *armatura culturale del territorio*, ovvero «matrice formativa dell'identità dei luoghi e delle comunità [...] e strumento per la costruzione di uno sviluppo che sia locale nelle risorse, globale nelle relazioni ed auto-sostenibile nelle modalità»¹².

Da un punto di vista più strettamente artistico, invece, in particolare a partire dagli anni Settanta, si registra un *ritorno al sociale* che vede la città, lo spazio urbano quale campo di azione privilegiato degli artisti. Iniziano, così, a proliferare iniziative inquadrabili in una metodologia di carattere ambientale, più frequentemente e genericamente definita *Public Art*. Gli artisti operano a partire da e sul territorio, inteso come «territorio sociale dell'uomo, miscela tra natura e artificio, tra idea e gesto, cioè delle relazioni, degli scambi, dei piani di riqualificazione, di quelli urbanistici, del pensiero che, testimoniando il presente, guarda al futuro»¹³. La città, dunque, come 'luogo' sociale, ma anche tracciato della memoria collettiva e contestualmente individuale. L'arte ambientale, e con lei tutte le diverse tendenze artistiche che sviluppano un rapporto più o meno dialettico con il territorio, sono il sintomo della rinnovata urgenza, che negli anni Novanta torna preponderante, di parlare alla comunità del luogo, di farsi portavoce delle sue istanze, di «ripensare l'arte collettivamente»¹⁴.

Si fa strada, dunque, il concetto di *pratiche collaborative* e di *partecipazione*. Il riferimento principale, a livello internazionale, è la Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la Società; tale convenzione, presentata il 27 ottobre 2005 nella città portoghese di Faro, sottoscritta dall'Italia nel 2013 ma non ancora ratificata, introduce un concetto più ampio di patrimonio culturale e, contestualmente, lo rinnova completamente. Essa riconosce, all'articolo 1, «che il diritto al patrimonio culturale è inerente al diritto di partecipare alla vita culturale, così come definito nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo»; e più avanti, all'articolo 12, impegna le parti firmatarie «ad incoraggiare ciascuno a partecipare; a prendere in considerazione il valore attribuito da ogni comunità patrimoniale al patrimonio culturale in cui si identifica», e infine «a promuovere azioni per migliorare l'accesso al patrimonio, particolarmente fra i giovani e le persone svantaggiate, al fine di potenziare la consapevolezza del suo valore, la necessità di conservarlo e preservarlo, e dei benefici che ne possono derivare»¹⁵.

In quest'ottica, forte rilievo assumono le cosiddette *Participatory Cultural Initiatives* (PCIs); per definirle a pieno è necessario fare riferimento ai concetti di patrimonio materiale ed immateriale, sviluppo/crescita economica, inclusione sociale, identità, coinvolgimento, qualità

della vita. «*Far beyond their intrinsic value, community-based cultural initiatives foster the participation of citizens at various levels, thus increasing civic engagement, community pride, and enhancing economic development and education. [...] we use the definition of civic engagement as "participation aimed at actively achieving a common good in cooperation with others". Translated into cultural-creative fields, civic engagement is rooted in a participatory approach, which highlights the subjective relevance of individual contributions and strengthens the feeling of being socially connected each other. [...] Certainly, through a participatory approach, creative clusters, as well as cultural initiatives, lead to urban development and regeneration*»¹⁶. Questi fenomeni partecipativi, dunque, inquadrabili all'interno di una scala dimensionale che va dall'esperienza culturale al distretto/ecosistema culturale, si caratterizzano per la capacità di fungere da motore, da spinta propulsiva dell'intero contesto, sia esso economico, sociale o culturale. È possibile analizzare e monitorare tali fenomeni, al fine di comprendere quanto essi realmente impattino sul luogo, inteso come spazio fisico e, contestualmente, come ambiente sociale (e dunque vedere se e come si riducano fenomeni di marginalizzazione sociale o se, d'altra parte, riescano a promuovere l'inclusione sociale, e quanto incidano sul *welfare* della comunità); se riescano ad innescare il fenomeno di *gentrification*; quanto contribuiscano a sviluppare un senso di appartenenza, un senso di identità nella comunità di prossimità; quanto, anche solo potenzialmente, siano in grado di generare una crescita economica.

Per raggiungere questo obiettivo vengono analizzati due casi studio nella periferia romana: il Museo Condominiale di Tor Marancia e l'Ecomuseo Casilino. Le ricerche evidenziano i punti di forza e, allo stesso tempo, le criticità dei due casi che, da un punto di vista *procedurale*, sono l'uno il contrario dell'altro: mentre Tor Marancia si configura come un progetto le cui *coordinate gestionali* sono ancora da scrivere (il museo, così pensato, è un *unicum*, non esistono in letteratura esempi simili), l'Ecomuseo Casilino è normato da un regolamento specifico; tuttavia entrambi prendono le mosse e hanno come punto di forza la partecipazione ed il coinvolgimento della comunità locale.

Il Museo Condominiale di Tor Marancia è un progetto promosso da *999Contemporary*, un'associazione culturale non profit, il cui interesse principale è quello di studiare e diffondere pratiche di Arte urbana. *Big City Life* è un progetto di rigenerazione urbana, se così si può definire, che interviene nella periferia romana, con lo scopo di «rammendare lo strappo che ha condannato questo quartiere all'immutabilità»¹⁷. Nel 2015, infatti, questo quartiere di case popolari ha vissuto un vero e proprio Rinascimento: artisti da tutto il mondo sono venuti a

dipingere le facciate delle palazzine del primo lotto; il progetto è avvenuto anche grazie, o per meglio dire soprattutto grazie, alla partecipazione dei residenti, che in primo luogo hanno acconsentito, hanno ospitato gli artisti, hanno collaborato alla redazione (in fase progettuale) delle opere e, una volta realizzate, hanno costituito un'associazione culturale per la promozione e gestione delle stesse. Il progetto è stato finanziato da 999, da Fondazione Roma, da Roma Capitale attraverso un bando pubblico; è stato realizzato in collaborazione con Ater, l'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale, proprietaria degli immobili, ed è stata patrocinata dal VIII Municipio di Roma. Il contributo maggiore, però, l'hanno dato i residenti, con le proprie storie, in un processo di co-creazione e partecipazione.

L'Ecomuseo Casilino ad Duas Lauros è un progetto che nasce nel 2012, e che insiste sull'area del Comprensorio Casilino, si estende dal parco di Centocelle, sulla Casilina, fino a Villa Gordiani, sulla Prenestina, includendo le vie di Torpignattara, Acqua Bullicante e Tor de Schiavi, con l'obiettivo di «rivalorizzare le aree agricole, naturali e archeologiche contro il progressivo aumento dell'edificazione». Proprio per contrastare la minaccia, sorta nel 2011, di un piano di edilizia massiva, con la conseguente perdita di un'ampia fetta dell'antico agro romano, nasce questa proposta di pianificazione territoriale, con finalità di «tutela, salvaguardia, promozione e sviluppo, attraverso un progetto che non prevede consumo di suolo e si fonda sulla ricerca scientifica, la cultura e il recupero dell'esistente». In Italia esistono circa un centinaio di realtà che rispondono ai criteri che identificano un ecomuseo; molte regioni italiane (Lombardia, Toscana, Piemonte, Puglia, Veneto, ecc) sono dotate di una normativa specifica che regola gli ecomusei che, secondo la definizione che fonda il Documento Strategico dell'Agenda Ecomusei 2016, «si configurano come processi partecipati di riconoscimento, cura e gestione del patrimonio culturale locale al fine di favorire uno sviluppo sociale, ambientale ed economico sostenibile. Gli ecomusei sono identità progettuali che si propongono di mettere in relazione usi, tecniche, colture, produzioni, risorse di un ambito territoriale omogeneo con i beni culturali che vi sono contenuti. Gli ecomusei sono percorsi di crescita culturale delle comunità locali, creativi e inclusivi, fondati sulla partecipazione attiva degli abitanti e la collaborazione di enti e associazioni»¹⁸. L'attività dell'Ecomuseo Casilino, dunque, tocca molteplici ambiti: insieme alle comunità locali, infatti, sono stati creati dei percorsi, delle “mappe di comunità”, seguendo le quali è possibile imparare a conoscere il territorio in tutte le sue molteplici sfaccettature.

L'analisi e lo studio di queste due iniziative progettuali mettono in luce i diversi aspetti che identificano e caratterizzano le Iniziative Partecipative di tipo Culturale. Da un punto di vista

strutturale ed organizzativo le due iniziative presentano delle differenze sostanziali. A Tor Marancia il ruolo chiave è rivestito da un attore privato, ovvero la *999Contemporary*, che è contestualmente promotore, finanziatore e regista dell'intera iniziativa. È promotore in quanto promuove la partecipazione della comunità nella fase decisionale e realizzativa dell'iniziativa e ne è l'ideatore; finanziatore in quanto si fa carico, per la parte più consistente, dei costi del progetto; regista in quanto gestisce i rapporti con tutti gli altri attori coinvolti. Questi ultimi sono la Fondazione Roma e Roma Capitale, oltre ad Ater, che ha dato le autorizzazioni a procedere, i residenti e gli artisti. In questo quadro, all'interno del quale bisogna considerare anche l'associazione MAST35 (l'associazione creata dai residenti che si occupa di organizzare attività collaterali come ad esempio visite guidate), viene però a mancare una figura cardine, dirigenziale, in grado di mettere a sistema e di fare da collettore di tutte le questioni e le necessità che un museo di questo tipo presenta. Il progetto dell'Ecomuseo Casilino, invece, vede come attori principali l'Osservatorio Casilino, il Comitato di Quartiere Torpignattara, l'Associazione per l'Ecomuseo Casilino ad Duas Lauros e Onlus ICT ad Duas Lauros; l'iniziativa è stata poi recepita dal Municipio V di Roma e ha ottenuto riconoscimento dal MIBAC – Soprintendenza Archeologica di Roma e dalla Soprintendenza Comunale. Si assiste dunque ad una concertazione di interessi proveniente da più attori, col fine comune di contrastare il rischio di edificazione dell'area del Comprensorio Casilino e, contestualmente, con l'intento di valorizzare, preservare e favorire lo sviluppo del territorio. Per quanto riguarda il territorio, l'ambiente, entrambe le iniziative sono intervenute e intervengono in due aree periferiche, due *non luoghi* trascurati, in cui si è ingenerato un sistema *a cascata* che ha portato, e tutt'ora sta portando, ad una emancipazione dei quartieri. La dimensione, certamente, è diversa: a Tor Marancia si tratta di un lotto di case popolari, un comprensorio ben definito; l'Ecomuseo Casilino copre un'area ben più ampia. In ambedue i progetti il rapporto tra territorio e cittadinanza attiva svolge un ruolo fondamentale, è bidirezionale, si fonda su uno scambio reciproco, che ha come risultato un rinnovato e più profondo legame, si forma un forte senso identitario, quella *connessione sentimentale* in grado di produrre un cambiamento sociale. Questo deriva e, contestualmente, influisce sullo spazio, sul contesto urbano. È difficile, e forse anche prematuro, tentare di fare un bilancio; tuttavia è possibile notare che le iniziative influiscono realmente sulla vita del quartiere, sul benessere comune, concorrendo a creare un ponte tra passato e futuro. Infine, ma non per importanza, l'elemento della partecipazione. Per quanto riguarda Tor Marancia il processo partecipativo è duplice: i residenti infatti sono stati coinvolti nella realizzazione del progetto e gli artisti, nel

realizzare le opere, hanno tratto spunto, si sono ispirati alle storie di vita vera delle persone. La realizzazione dell'Ecomuseo Casilino e la fioritura di attività ad esso correlate hanno dato vita ad uno zoccolo di cittadinanza attiva che ha preso coscienza del proprio *spazio* e contribuisce fattivamente alla cura del territorio, a preservare la narrazione dello stesso. Le due iniziative, dunque, sebbene orientate in due direzioni opposte (a Tor Marancia è un attore esterno che interviene sul territorio e sulla comunità; al contrario nel caso dell'Ecomuseo Casilino sono il territorio e la comunità a fare il primo passo, *progettando collettivamente*) sono orientate allo stesso obiettivo, ovvero alla lettura e all'interpretazione di uno spazio sociale, fluido e diffuso. «Un ovunque percorribile e fruibile liberamente, senza biglietti, ma proprio per questo capace di mettere in moto scenari di sviluppo economico inediti».

¹ I. Calvino, *Sono nato in America...*, Milano, 2012, p. 219.

² M. Bignardi, *Praticare la città. Arte ambientale, prospettive della ricerca e metodologie d'intervento*, Napoli, 2013, p. 3.

³ I. Calvino, *Le città invisibili*, Milano, 2013, p. X.

⁴ Cfr. P.L. Sacco, D. Dragone, *I fondamenti teorici dell'economia dell'esperienza e le loro implicazioni per lo sviluppo locale*, in P.L. Sacco, G. Ferilli, G. Tavano Blessi (a cura di), *Cultura e sviluppo locale*, Bologna, 2015, pp. 17-18.

⁵ R. Florida, *L'ascesa della nuova classe creativa, stile di vita, valori e professioni*, Milano, 2003, pp. 71-72.

⁶ Cfr. C. Chapain, R. Comunian, *Enabling and Inhibiting the Creative Economy: The Role of the Local and Regional Dimensions in England*, "Regional Studies", 44.6, luglio, 2010, p. 722.

⁷ P.L. Sacco, G. Ferilli, G. Tavano Blessi (a cura di), *Cultura e sviluppo locale*, cit., p.136.

⁸ Art. 2 *Definizioni, Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale*, UNESCO, 2003.

⁹ P.L. Sacco, G. Ferilli, G. Tavano Blessi (a cura di), *Cultura e sviluppo locale*, cit., p. 86.

¹⁰ Ivi, p. 140.

¹¹ E. Borin, F. Donato, *Unlocking the potential of IC in Italian cultural ecosystems*, "Journal of Intellectual Capital", 16(2), 2015, p. 298.

¹² M. Carta, *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice d'identità e strumento di sviluppo*, Milano, 1999, p. 25.

¹³ M. Bignardi, *Praticare la città*, cit., p. 3.

¹⁴ C. Bishop, *Inferni artificiali. La politica della spettatorialità nell'arte partecipativa*, Roma, 2015, p. 15.

¹⁵ Consiglio d'Europa, *Convenzione di Faro*, 27 ottobre, 2005.

¹⁶ M. Piber, L. Biondi, P. Demartini, L. Marchegiani, M. Marchiori, *Pursuing Civic Engagement through Participatory Cultural Initiatives: mapping value creation, outcome, performance and legitimacy*, 12th International Forum on Knowledge Asset Dynamics (IFKAD 2017) Proceedings, 7-9 June, IKAM - Centro Studi Ricerche, St. Petersburg – Russia, pp. 4-5.

¹⁷ S.S. Antonelli, F. Mezzano (a cura di), *Big City Life Tor Marancia*, Roma, 2015, p. 10.

¹⁸ *Documento strategico degli ecomusei italiani*, Agenda Ecomusei, 2016.

Bibliografia

Agenda Ecomusei (2016), *Documento strategico degli ecomusei italiani*.

Antonelli S.S., Mezzano F. a cura di (2015), *Big City Life Tor Marancia*, Roma: Lit Edizioni.

Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale (2003) UNESCO.

- Bignardi M. (2013), *Praticare la città. Arte ambientale, prospettive della ricerca e metodologie d'intervento*, Napoli: Liguori Editore.
- Bishop C. (2015), *Inferni artificiali. La politica della spettatorialità nell'arte partecipativa*, Roma: Luca Sossella Editore.
- Borin E., F. Donato (2015), *Unlocking the potential of IC in Italian cultural ecosystems*, Bingley: Journal of Intellectual Capital, vol. 16, n. 2, pp. 285-304.
- Calvino I. (2013), *Le città invisibili*, Milano: Oscar Mondadori.
- Calvino I. (2012), *Sono nato in America...*, Milano: Oscar Mondadori.
- Carta M. (1999), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice d'identità e strumento di sviluppo*, Milano: Franco Angeli Editore.
- Chapain C., Comunian R. (2010), *Enabling and Inhibiting the Creative Economy: The Role of the Local and Regional Dimensions in England*, Birmingham: Regional Studies, vol. 44.6, luglio, pp. 717-734.
- Consiglio d'Europa (2005), *Convenzione di Faro*, 27 ottobre.
- Florida R. (2003), *L'ascesa della nuova classe creativa, stile di vita, valori e professioni*, Milano: Mondadori.
- Piber M., Biondi L., Demartini P., Marchegiani L., Marchiori M. (2017), *Pursuing Civic Engagement through Participatory Cultural Initiatives: mapping value creation, outcome, performance and legitimacy*, St. Petersburg – Russia: 12th International Forum on Knowledge Asset Dynamics (IFKAD 2017) Proceedings, 7-9 June, IKAM - Centro Studi Ricerche, pp. 1-22.
- Sacco P.L., Ferilli G., Tavano Blessi G. a cura di (2015), *Cultura e sviluppo locale*, Bologna: Il Mulino.

* Storica dell'arte

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S E c i t y

Roma - 2019