



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

"Strutture e forme urbane nel progetto della città" -

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

"Strutture e forme urbane nel progetto della città" - / Pietro Basilio Giorgieri. - STAMPA. - (2018), pp. 403-415.

Availability:

This version is available at: 2158/1143957 since: 2019-01-03T10:54:12Z

Publisher:

McGraw Hill Education

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

POSTFAZIONE

STRUTTURE E FORME URBANE NEL PROGETTO DELLA CITTÀ

Pietro Giorgieri

“Nulla è senza un segno”

Paracelso, *De natura rerum*, IX libro, 1584



XIV. Masdar City, Abu Dhabi, masterplan del 2006 di Foster + Partners

Tutti coloro che si occupano degli insediamenti umani concordano sul ruolo di assoluta preminenza assunto dalla città, sia come sede delle attività economiche e di servizio più pregiate, sia sulla qualità di vita assicurata ai cittadini. Gli stessi dati statistici indicano che la maggioranza della popolazione mondiale ormai vive nelle città che sono divenute sempre più il motore dello sviluppo economico e sociale del mondo contemporaneo e i luoghi privilegiati in cui si sviluppa l'innovazione scientifica e la creatività artistica e culturale. Le città sono però anche le maggiori responsabili del crescente consumo delle risorse e dell'incremento dell'inquinamento ambientale con l'80% di emissioni mondiali di anidride carbonica⁹³². In questi ultimi decenni si è assistito inoltre a una poderosa ripresa di iniziative tese a costruire nuove città, sia sotto forma di grandi quartieri urbani, soprattutto in Europa, come Vauban a Friburgo, HafenCity ad Amburgo, Ørestad a Copenaghen, Bo01 a Malmö, Hammarby Sjöstad a Stoccolma o Confluence a Lione, sia come costruzione di nuove e autonome città soprattutto in Asia (in Cina è stato varato un programma di 400 nuove città). Ma anche in Medio Oriente (Masdar City e King Abdullah Economic City), negli Stati Uniti (Seaside, Breakaway, Kentland, Laguna West, Longmont, ecc.), e in alcuni paesi africani come il Marocco, in cui è in stato di avanzata realizzazione la città di Tamesna, la prima di un vasto programma di ben nove nuove città.

A testimoniare questo rinnovato interesse per i temi urbani c'è anche la diffusione di nuovi studi e pubblicazioni che arricchiscono il tradizionale filone dell'*urban design* come i lavori di Jan Gehl, Matthew Carmona, Steve Tiesdell, Steffen Lehmann, Douglas Farr, Hildebrand Frey e Richard Rogers e solo per citare alcuni dei più noti e recenti⁹³³.

L'interesse per la città - declinato e proposto in vari modi, città ecosostenibile, smart city, rigenerazione urbana - ha anche travalicato gli interessi specialistici di architetti e urbanisti ed è divenuto oggetto di attenzione da parte di molti soggetti pubblici e privati. Ricordiamo solo le numerose iniziative della Comunità Europea⁹³⁴, che ha

932 Il rapporto di UN-Habitat del 2009 stima che nel 2008, per la prima volta nella storia, più della metà della popolazione mondiale viva nelle aree urbane e che, in accordo con le previsioni attuali, nel 2050 la percentuale salirà fino al 70% (Un-Habitat, 2009).

933 (Carmina, et al., 2003); (Tiesdell, et al., 1996); (Lehmann, 2010); (Farr, 2008); (Frey, 1999); (Rogers & Gumuchdjian, 1997); (Rogers, 1999); (Gehl, 1987).

934 Le istituzioni dell'Unione Europea hanno iniziato a dialogare con i rappresentanti delle città e dei Comuni già a partire dagli anni Settanta quando, in seguito al varo delle politiche regionali, ambientali e sociali, la Comunità inizia a interrogarsi a proposito degli effetti che le decisioni da adottare nei nuovi ambiti di intervento avrebbero provocato sui luoghi di vita e di lavoro dei cittadini europei e quindi anche sulla città. A questo proposito si riportano di seguito alcune tra le principali iniziative: 1984, Nascita del *Consiglio dei Comuni d'Europa*; 1986, Nascita della *Rete Eurocities*; 1990, Pubblicazione del *Libro verde sull'ambiente urbano*; 1992, *Urban Charter I*; 1994, Primo programma URBAN; 1994, I Conferenza Europea delle *Città sostenibili*, Aalborg, *Carta di Aalborg*; 1996, II Conferenza Europea delle *Città sostenibili*, Lisbona, *Il piano d'azione di Lisbona*; 1997, Pubblicazione della Commissione Europea: *Towards an Urban Agenda in the European Union*; 1998, Pubblicazione della Commissione Europea: *Urban Sustainable Development in the EU: A Framework for Action*; 2000, *Libro Bianco dell'urbanistica*; 2000, III

elaborato un considerevole numero di documenti, istruzioni, linee guida e quelle dell'ONU, che a sua volta ha prodotto numerosi rapporti, convegni, programmi tra cui ricordiamo ad esempio il programma UN-Habitat, i World Urban Forum ed Agenda 21⁹³⁵. Anche gruppi e aziende private dedicano attenzione e risorse allo studio delle trasformazioni urbane, la Siemens Italia per esempio ha avviato ben due ricerche su “Città Sostenibili” e “Efficient Cities”⁹³⁶. Ci sono programmi televisivi e radiofonici: la radio del gruppo Sole 24ore dedica un appuntamento giornaliero al tema della smart city. La gara fra città a dichiararsi *smart* o *green* è da tempo aperta. I convegni e gli incontri, comprese le fiere e le esposizioni promossi da diversi enti e istituzioni di vario genere si susseguono a ritmo molto stretto. Le riviste di architettura e urbanistica dedicano sempre più spazio alle varie tematiche connesse con il progetto urbano. Dal 2011 Alberto Clementi dirige una nuova rivista interamente dedica alla città sostenibile “Magazine of sustainable design, Eco Web Town”. Il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze ha organizzato per il 2013-2014 un Master di secondo livello sul tema *Designing the Smart City*, come pure sull'onda di molteplici iniziative estere, il Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura di Parma ha aperto un Master europeo di secondo livello in “Rigenerazione Urbana”. L'attenzione alla città è dunque grande e questo dopo un periodo di crisi ritenuta, addirittura epocale⁹³⁷: “quando tutti la davano per spacciata, la città sta entrando in quello che è stato, da più parti, definito il nuovo Rinascimento Urbano”⁹³⁸. E Jeb Brugmann, scrive addirittura un libro dal titolo: “Welcome to the urban revolution. How cities are changing the world”⁹³⁹. All'interno di questo vasto e complesso fenomeno di rinascita urbana, quello che appare più positivo, leggibile soprattutto nelle esperienze europee, è l'emergere di un atteggiamento pragmatico e attento agli aspetti fisici e morfologici. Un ambito di ricerca che, per molto tempo, è stato un carattere distintivo della scuola italiana di architettura e urbanistica. Il

Conferenza Europea delle Città sostenibili, Hannover, *L'appello di Hannover*, 2002, I summit delle Città europee, *Dichiarazione di Londra*, 2003, II summit delle Città europee, *Dichiarazione di Milano*, 2004, IV Conferenza Europea delle Città sostenibili, Aalborg, *Aalborg Commitments*, 2004, Comunicazione della Commissione Europea: *Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano*, 2006, *Strategia tematica sull'ambiente urbano*, 2007, V Conferenza Europea delle Città sostenibili, Siviglia, *Dichiarazione di Siviglia*, 2007, *Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili*, 2008, *Patto dei Sindaci*, 2010, *Strategia 20-20-20, Europa 2020: Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*, 2011, *Proposte per la politica di coesione: Periodo 2014-2020*, 2012, *Primo Urban Forum UE*, Bruxelles.

935 Tra i vari progetti portati avanti dall'ONU ricordiamo *The United Nations Human Settlements Programme, UN-HABITAT*, il programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani finalizzato a promuovere lo sviluppo sociale ed ambientale sostenibile delle città. Si ricordano a tale proposito la *I Conferenza dell'Onu sugli insediamenti urbani* (Vancouver, 1976) che portò alla *Dichiarazione di Vancouver sugli insediamenti umani* e la *II Conferenza dell'ONU sugli insediamenti urbani* (Istanbul, 1996) che portò alla redazione dell'*Agenda Habitat*. Ricordiamo inoltre il *World Urban Forum*, evento chiave del calendario delle Nazioni Unite per analizzare problemi e possibilità delle città, per la prima volta organizzato nel 2002 a Nairobi, Kenia. Ricordiamo inoltre il programma *Agenda 21*, nato in seguito alla Conferenza ONU su *Ambiente e Sviluppo* di Rio de Janeiro nel 1992, con l'obiettivo di dare delle direttive per lo sviluppo sostenibile del pianeta valide per il XXI secolo.

936 Cfr. sito Siemens con particolare riferimento alla Ricerca “Città sostenibili” ed alla Ricerca *Efficient cities* (Siemens, 1996-2015).

937 (Rowe & Koetter, 1978); (Attali, 1996); (Augé, 1992); (Benko, 1997, pp. 23-24); (Koolhaas, 2006, p. 59).

938 (Amendola, 1997, p. 29).

939 (Brugmann, 2009).

celebre libro di Aldo Rossi "L'architettura della città" (1966)⁹⁴⁰, così come le pubblicazioni di Ludovico Quaroni, "La torre di Babele" (1967) e "La città fisica" (1981)⁹⁴¹ sono solo i prodotti più noti di una numerosa serie di ricerche. Si vedano ad esempio, gli studi sulle città storiche italiane raccolti nella collana di Laterza "Le città nella storia d'Italia" diretta da Cesare De Seta, oppure i contributi di Edoardo Detti, Gianfranco Di Pietro, Giovanni Fanelli sulle "Città murate toscane" (1968)⁹⁴² e, infine, le articolate ricerche del gruppo di architetti intorno a Gianfranco Caniggia dirette ad indagare le caratteristiche tipologiche e morfologiche dei tessuti edilizi e del processo di costruzione delle tipologie edilizie⁹⁴³.

PARADIGMI VS REGOLE

Nel rinnovato interesse per i temi urbani, che attraversa soprattutto l'Europa e l'America del Nord, tra i vari motivi qualificanti c'è, come già osservato, il grande sforzo di attenzione per gli aspetti fisici e a "come" concretamente fare una buona città. Cioè su quali siano le azioni concrete e gli "ingredienti" necessari per realizzare insediamenti sostenibili e a misura umana. In Italia invece, gran parte della ricerca degli ultimi decenni, abbandonando proprio la tradizione di studi nella quale è stata più prodiga e nota, si è essenzialmente diretta a cercare di capire le ragioni e i motivi che danno origine a determinati fenomeni urbani e territoriali, tralasciando lo studio dei modi concreti con cui costruire e migliorare la città. Le attenzioni sono state prevalentemente dirette a produrre elaborazioni concettuali capaci solo di affrontare aspetti prevalentemente semantici. Molto spesso tese al vagheggiamento di improbabili scenari futuri o alla astratta definizione di strumenti, leggi, procedure, regolamenti, pensati con il prevalente scopo di controllare, limitare e impedire i fenomeni degenerativi e indesiderati che colpiscono i tessuti urbani contemporanei.

In realtà la rinuncia a pensare "in positivo" e a studiare gli esempi più significativi di "come" fare città, ha portato non solo a risultati deludenti sul piano delle realizzazioni, ma anche a un evidente impoverimento tecnico e culturale. La celebre esortazione di Dante che nel purgatorio invita "l'umane gente" a contenersi nei limiti del "quia" cioè del come, senza inoltrarsi nell'insondabilità del perché è stata dunque, proprio in Italia, largamente dimenticata. La stessa litania, che spiega la scarsa qualità dei nuovi insediamenti con la mancanza di strumenti, di piani, di regole, leggi è ormai palesemente priva di una ragionevole legittimazione. Non c'è infatti più un brano di territorio che non sia pianificato e regolato. Spesso più volte e da più strumenti, a vari livelli e da molteplici enti e istituzioni pubbliche. La qualità delle realizzazioni non è però cambiata in modo significativo, se non addirittura è stata contrassegnata da un progressivo arretramento anche quando queste erano tutte sotto il controllo e la gestione pubblica, come testimoniano moltissimi degli insediamenti di edilizia sociale posteriori agli anni Settanta. Lo stesso Secchi ha posto

940 (Rossi, 1966).

941 (Quaroni, 1967); (Quaroni, 1981).

942 (Detti, et al., 1968).

943 (Caniggia & Maffei, 1979); (Caniggia, 1997); (Caniggia & Maffei, 1984).

la necessità di recuperare una “razionalità minimale” nelle realizzazioni edilizie e urbane contemporanee che troppo spesso risultano esserne del tutto prive⁹⁴⁴. Quello che emerge dal bilancio delle esperienze urbanistiche di questi ultimi decenni è che bisogna cambiare profondamente atteggiamento e modo di operare tornando a pensare innanzitutto alla città fatta di edifici, strade, piazze, parchi e giardini. Cioè, alla forma della città, allo spazio tra gli edifici, alle relazioni tra costruito e spazio aperto, alla necessità di avere luoghi abitabili e a “come” debbano essere costruiti per essere vissuti e frequentati. Il tema delicato e complesso della densità edilizia va interamente riconsiderato e visto come fattore positivo e necessario per costruire la città e realizzare la complessità funzionale e le “distanze brevi” indispensabili per favorire effettivamente la mobilità pedonale e ciclabile. È ormai fin troppo evidente l'insufficienza di un atteggiamento di costruzione degli insediamenti basato su procedure e processi indiretti e “generali” che nel migliore dei casi affronta solo il significato delle scelte ma che comunque lascia sempre da parte il fondamentale tema della loro traduzione in coerenti strutture morfologiche e sintattiche che è il tema e il cuore del nostro sapere. Come già osservava Quaroni, “l'architetto” deve portare “alla costruzione della città la sua qualità: il disegno”, inteso come strumento per dare “figura ed espressione di forma” alla città⁹⁴⁵.

Questo obbliga anche a ripensare l'intero processo progettuale che va alleggerito da enunciati e principi e al contempo arricchito dallo studio dei casi concreti e dagli esempi rivalutando, anche ai fini dell'apprendimento e della formazione, il valore dei “casi paradigmatici”⁹⁴⁶. Questo non è un semplice aggiustamento o correzione di metodo ma un cambiamento profondo nel modo stesso di intendere e rapportarsi alla città e a come si ritiene possibile incidere sulle modalità delle sue trasformazioni. La stessa idea che sta alla base dei processi di costruzione della strumentazione urbanistica, che si propone una conoscenza e un controllo generale, senza distinguere in modo adeguato tra quello che è “strutturale” da ciò che è “sfondo”, da quello che è essenziale per la configurazione urbana da quello che è accessorio, va fortemente ripensata in quanto produce, non solo un'eccessiva dispersione di tempo e di energie ma anche inefficaci regole essendo, o troppo vaghe e generiche, oppure, troppo definite e inutilmente limitative. È dunque necessario ripartire “dal basso”. Tornare all'esperienza del progetto, individuando i nuovi paradigmi intesi come i casi *esemplari* con cui “ricostruire regole che non è mai possibile formulare a priori”⁹⁴⁷. Alla logica universale della legge, subentra dunque il valore dell'esempio specifico e singolare. Come notava Thomas Samuel Kuhn, a proposito della ricerca scientifica, è soltanto un esempio, un caso singolo che attraverso la sua ripetibilità acquista capacità di modellare le pratiche di ricerca. La stessa “*regula*” di un ordine monastico per molto tempo, non era altro che il modo di vita dei monaci di un determinato monastero che seguivano l'esempio dato dal loro fondatore. Questa necessità di ricostruire un modo più efficace di operare ci obbliga perciò a guardare con estrema attenzione alle diverse e molteplici realizzazioni contemporanee ma pure a rileggere, con

944 (Secchi, 2005).

945 (Quaroni, 1967, p. 19).

946 Sul ruolo e “significato del paradigma” (Agamben, 2008, pp. 11-34) “Cos'è un paradigma?”.

947 (Agamben, 2008, p. 24).

uno sguardo più aperto e accogliente, le esperienze che ci vengono fornite da una tradizione di progettazione urbana più ricca e complessa di quanto troppo spesso viene proposto. In sostanza dobbiamo nuovamente, e con più convinzione, riaprire e ridefinire il nostro “sapere” inteso, come scrive Michel Foucault, come tutte le procedure e tutti gli effetti di conoscenza che un campo scientifico è disposto a un dato momento ad accettare ma anche ridefinirlo, con più consapevolezza dei nostri limiti, anche allo scopo - largamente condiviso e non più eludibile - di sviluppare un approccio multidisciplinare. Per renderlo però effettivamente produttivo e operante è necessaria una maggior chiarezza dei ruoli e delle specifiche competenze disciplinari dei diversi soggetti coinvolti.

LA TRADIZIONE DEL MODERNO E LA RICCHEZZA DI UNA STORIA PLURALE

In questi ultimi anni sul fronte più strettamente disciplinare si è assistito ad una eccessiva critica del progetto “moderno”, attribuendogli la responsabilità, evidentemente sproporzionata, della dissoluzione della città. La lettura di questa articolata esperienza che ha caratterizzato gran parte del Novecento, è stata spesso ingenerosa e riduttiva. Non si è tenuto conto della complessità del fenomeno, delle diverse teorie e “intuizioni” che lo animavano, alcune fortemente innovative e anticipatrici. Basta ricordare l’attenzione attribuita ai temi della luce, del sole, del verde, della natura, della salubrità e della corretta esposizione degli edifici così come le continue ricerche intorno al tema del rapporto tra mobilità e forma urbana di cui la città lineare di A. Soria y Mata costituisce solo l’esempio più didascalico ma che ha dato origine anche ad importanti piani urbanistici di città come Copenaghen che, con il Finger Plan⁹⁴⁸ ha effettivamente organizzato il proprio sviluppo urbano lungo le linee del trasporto pubblico. Questa impostazione continua ancora oggi a caratterizzare i progetti urbani della città come mostra l’esperienza, attualmente in corso di realizzazione a Ørestad, in cui la costruzione degli insediamenti “segue” il tracciato della nuova linea metropolitana. A questo proposito è interessante notare come il Finger Plan abbia funzionato non tanto per i suoi contenuti “prescrittivi” - per altro mai del tutto stabili e definiti - ma per la sua “forza metaforica”⁹⁴⁹. Per essere cioè riuscito a definire un autorevole paradigma che indica, in modo credibile, le modalità con cui organizzare lo sviluppo urbano dando un’idea di forma e struttura della città.

Troppo spesso, viene inoltre dimenticata la ricchezza e la varietà dei progetti urbani elaborati dal Movimento moderno che non possono essere ridotti alla sola “unità di abitazione”. Anche l’esperienza lecorbuseriana è più complessa e vede diverse realizzazioni tra cui la città di Chandigarh, col suo suggestivo progetto urbano attraversato da un articolato sistema di percorsi, le “7 vie”, che rappresenta ancora un modello di grande interesse e attualità. Lo stesso progetto dei tessuti edilizi non ignora né l’importanza della definizione della struttura morfologica né quella di una adeguata densità edilizia. Il progetto dello spazio pubblico è inoltre accurato

948 Il Finger Plan di Copenaghen, elaborato nel 1947, ha organizzato lo sviluppo della metropoli lungo cinque “dita” disegnate dalle direzioni delle linee ferroviarie, tra le quali sono stati mantenuti degli ampi cunei verdi.

949 (Vejrø, et al., 2007).

e complesso proponendo un mescolanza tra spazio “chiuso” tradizionale come il Central Business District - definito morfologicamente dalla disposizione degli edifici con destinazione mista - e ampi spazi verdi interpretati come una *green matrix* continua, in grado di favorire la mobilità alternativa - ciclabile e pedonale - e di costituire la struttura lungo la quale disporre le attrezzature e i servizi pubblici⁹⁵⁰.

Se allarghiamo ulteriormente lo sguardo scopriamo non solo che la tradizione progettuale del Movimento moderno è ancora più ampia e complessa (si vedano ad esempio le esperienze scandinave con i nuovi insediamenti di Tapiola e Sunila alla metà del secolo scorso) ma come il periodo moderno, e più in generale il Novecento, ci proponga anche un’“altra tradizione” a sua volta ricca e articolata che come nota Manuel de Solà Morales comprende “le ben note opere di Willem Marinus Dudok e di Jacobus Johannes Pieter Oud in Olanda non meno che quelle più classiche di Michel De Klerk o di Hendrik Petrus Berlage [...] le opere di Giuseppe De Finetti, Emilio Lancia o anche Giovanni Muzio a Milano, di Kay Fisker, Carl Petersen o Ivar Bentsen a Copenaghen, di Eliel Saarinen a Helsinki e Sven Markelius a Stoccolma, di Jože Plečnik a Lubiana che, allo stesso modo di quelle di Francesc Folguera in Catalogna o di Secundino Zuazo a Madrid, trattano l’architettura senza che questa ultima perda mai la propria connotazione di strumento di strutturazione urbana. Una saggia disciplina, nata da un effettivo amore per la città preesistente per ciò stesso tesa a cercarne la trasformazione più rigorosa. È questa una urbanistica che faceva tesoro della specifica condizione di ogni parte urbana, avendo come prospettiva la grande città come artefatto complesso, sempre più ricco e differenziato”⁹⁵¹.

Il Novecento nei suoi ultimi decenni propone infine un deciso recupero - anche se in parte ingenuo e acritico - dei modelli della città tradizionale che ha dato origine a diverse correnti di progettazione urbana postmoderne tra cui la più nota e prolifica è oggi quella del New Urbanism nordamericano, attenta soprattutto allo studio dei tessuti edilizi residenziali a minore densità proposti in alternativa allo *sprawl* suburbano⁹⁵².

La recente storia del secolo scorso ci fornisce perciò uno straordinario repertorio di soluzioni e di esperienze - a cui vanno aggiunte anche quelle non meno importanti e ricche dei periodi storici precedenti - che dobbiamo tornare a frequentare se vogliamo essere capaci di costruire-ricostruire le nuove strutture urbane adeguate alle esigenze del nostro tempo.

LE RECENTI REALIZZAZIONI EUROPEE DI QUARTIERI E CITTÀ ECOSOSTENIBILI

Questa vasta tradizione di elaborazioni progettuali sulla città, ha trovato nuova linfa vitale nelle più recenti esperienze, spesso centrate sul tema della sostenibilità. Tra le molte esperienze europee sviluppatasi in questi ultimi anni, generalmente di grande interesse, citiamo quelle di Bo01 a Malmö, di Hammarby Sjostad a Stoccolma e di Hafencity ad Amburgo, attualmente in corso di realizzazione, in quanto esprimono con più chiarezza e forza i caratteri di queste recenti realizzazioni e dunque si

950 (Sharma, 2017).

951 (De Solà Morales, 1989, pp. 16-30).

952 (Duany, et al., 2001); (Dutton, 2000); (Katz, 1994); (Kunstler, 1993).

propongono come i nuovi paradigmi del progetto urbano contemporaneo. L'aspetto più interessante di queste esperienze è il progressivo aumento della consapevolezza che la vera finalità da perseguire non è tanto - o solamente - quella della costruzione di insediamenti a basso consumo energetico o non inquinanti (per altro realizzabili con l'avvento di nuove tecnologie senza bisogno di grandi cambiamenti nell'organizzazione urbana) ma quello di costruire città a misura d'uomo, vere *people friendly city*. Valore questo, a cui non possiamo rinunciare e che nessuna innovazione tecnologica sembra in grado di sopperire in modo convincente. Le indicazioni e suggerimenti che emergono risultano utili non solo per la costruzione - o ricostruzione - di nuove porzioni urbane ma anche per orientare le complesse e articolate azioni di rigenerazione della città esistente, soprattutto quella di più recente formazione. I tessuti edilizi realizzati dalla seconda metà del Novecento, per la loro stessa natura frammentata e discontinua, offrono infatti diverse occasioni per la costruzione di un nuovo e più articolato sistema urbano.

Le principali indicazioni strategiche che possiamo trarre da questo ampio ventaglio di esperienze, possono essere, sia pure molto schematicamente, riassunte nelle seguenti sei tracce di lavoro.

La prima è quella che attribuisce maggior importanza e significato al disegno della struttura e della forma urbana. I nuovi insediamenti si basano su un chiaro e preciso disegno teso a realizzare una chiara organizzazione morfologica che si spinge fino alla definizione puntuale delle caratteristiche formali, materiche e funzionali di tutti gli elementi che la compongono. Da queste esperienze, quello che emerge è il valore essenziale della struttura, che, come scrive Giorgio Agamben, "non è un elemento materiale ma la sua forma"⁹⁵³. Struttura dunque come *gestalt*, come una "figura strutturata" che, proprio per questo, è qualcosa di significativamente superiore alla semplice somma delle sue parti. Il tema, con tutto quello che ne consegue in termini di costruzioni di reti, relazioni e connessioni, è un elemento cruciale del progetto urbano contemporaneo e si pone a tutti i livelli dell'organizzazione della città. Da quella "micro", a livello di quartiere (in cui viene essenzialmente affrontato il tema dei rapporti tra i servizi, il trasporto pubblico e la morfologia dello spazio di relazione) fino a quella "macro" con cui organizzare la città-regione e il fondamentale rapporto tra città e campagna. Per questo livello organizzativo, il modello della città compatta - utile per orientare la generazione delle microstrutture - non appare però del tutto convincente, in particolare se pensato in relazione ad un sistema urbano di area vasta, già formato, che va ripasmato e fortemente ristrutturato ma che presenta anche potenzialità positive come la commistione tra insediamenti urbani e spazio aperto che può costituire fattore di qualità e valore se opportunamente riprogettata. Per la riorganizzazione complessiva di questi contesti insediativi, appaiono di maggior interesse altri modelli insediativi che propongono sistemi più articolati come i modelli a rete o *town cluster* la cui prima codificazione si trova nel modello della città giardino di Ebenezer Howard, e le conseguenti *green belt*. Depurate da alcune impostazioni idealistiche, queste elaborazioni si prestano bene per essere utilizzate per ripensare a come organizzare, in modo realistico ed intelligente, i sistemi insediativi contemporanei. In questa direzione, che ha visto l'elaborazione di

953 (Agamben, 1970, pp. 147-149).

molti progetti urbanistici - come il piano per la Greater London di Sir Leslie Patrick Abercrombie del 1945 o i diversi progetti di decentramento di molte città europee. Il tema della struttura urbana e della sua forma è di estrema importanza non solo alla scala del quartiere o del distretto urbano ma a quello dell'intera città e del sistema metropolitano o regionale. La scelta di perseguire strutture e forme urbane chiare e forti è inoltre la condizione e il presupposto che permette di lasciare un'ampia e intenzionale libertà nella progettazione architettonica degli edifici - rigorosamente tutti diversi - considerando la ricerca architettonica e l'innovazione formale e tipologica valori importanti ai fini della realizzazione di un paesaggio urbano vario e articolato in cui la qualità formale, la bellezza urbana e architettonica sono elementi non solo utili e auspicabili, ma necessari per la vita, il senso di appartenenza e l'identità di una collettività.

La seconda traccia, che riprende una tradizione di studi sull'organizzazione urbana, indica la necessità di progettare la città a più livelli, cioè come un sistema di distretti urbani, quartieri, comunità locali, ognuno dotato di adeguati e ben riconoscibili sistemi di centralità. Di superare cioè l'indeterminatezza morfologica e la mancanza di gerarchie tipica di molti degli attuali insediamenti, attraverso una struttura policentrica tesa alla formazione di una rete di luoghi strettamente connessi al sistema della mobilità e del verde. La tematica riguarda anche i progetti di rigenerazione della città esistente che può essere ristrutturata pensando non solo alla quantità di servizi o spazi pubblici presenti o mancanti, ma al modo in cui si relazionano, fanno sistema e costruiscono veri luoghi di socializzazione. Il tema del centro, del *core* come dicono con più empatia gli anglosassoni, è dunque di primaria importanza. Senza un'adeguata articolazione e gerarchia di centri, tra di loro opportunamente connessi, non è possibile costruire o ricostruire una città, intesa come luogo privilegiato della socialità che permette a tutti, dai bambini agli anziani, di soddisfare con facilità il primario bisogno di una piena vita di relazione.

La terza traccia, indica la necessità di pensare ai temi della densità edilizia in modo diverso rispetto a quello a cui molto spesso abbiamo fatto riferimento. La città sostenibile richiede infatti densità insediative alte o medio-alte e impone la necessità di porre limiti non solo, come solitamente viene proposto, verso l'alto ma anche verso il basso.

Sono le alte densità infatti che permettono la *mixité* funzionale, distanze brevi negli spostamenti e dunque un'efficiente mobilità alternativa all'auto. Elevate densità inoltre diminuiscono fortemente il costo della costruzione e della manutenzione urbana. Riducono lo sviluppo lineare delle reti dei servizi e delle infrastrutture con vantaggi notevoli anche in termini di efficienza e di ottimizzazione dell'uso delle reti stesse. Aspetto questo, di crescente rilevanza in quanto le limitazioni nella spesa pubblica sembrano destinate a perdurare. La scelta in favore di tessuti densi tuttavia non è di per sé sufficiente a garantire effetti positivi in termini di struttura urbana e soprattutto, di vivibilità della città. È noto come le stesse quantità insediative possano produrre morfologie urbane e tipologie edilizie totalmente diverse se non addirittura opposte. Il tema della densità va dunque visto in stretta relazione con quello della *built form* e della realizzazione di un adeguato sistema di spazi pubblici. Va inoltre considerato il contesto e i luoghi specifici in cui si interviene così come la necessità di prevedere tessuti edilizi diversificati, anche in relazione alla loro collocazione e funzione urbana. Nella città esistente si dovrà in particolare procedere con molta attenzione in quanto lo scopo non è affatto quello di riempirne i vuoti ma quello di

dotarla di un sistema di luoghi abitati in grado cioè di realizzare una chiara struttura urbana. La progettazione di strutture morfologiche ad alta o media densità, obbliga a nuove riflessioni e sperimentazioni sulle tipologie insediative al fine di renderle pienamente compatibili sia con le nuove esigenze individuali - in termini sia di maggiore privacy che di una migliore esposizione degli alloggi - che collettive, come la necessità di un miglior microclima urbano o di un'adeguata disponibilità di spazi verdi pubblici, come i parchi, o privati, come i giardini individuali o condominiali.

La quarta traccia che ci viene con forza indicata è quella di dotare la città di un adeguato sistema di spazi aperti, definito e strutturato sia nei suoi aspetti fisici e morfologici che lo compongono (strade, piazze, giardini, percorsi verdi, aree pedonali, ecc.) che funzionali, cioè il sistema delle attività che sono necessarie affinché sia effettivamente vissuto (negozi, caffè, servizi pubblici e privati, ecc.). La centralità dello spazio pubblico risulta evidente in molte delle esperienze contemporanee anche dalla cura e attenzione con cui vengono trattati tutti gli elementi dello spazio pubblico: il verde, l'illuminazione, le sedute, le pavimentazioni, i giochi per i bambini fino ai sistemi per riutilizzare e valorizzare l'acqua piovana e reflua. La stessa IBA per l'iniziativa del 2013, nel progetto di rigenerazione urbana dell'isola di Wilhelmsburg ad Amburgo - assunta come caso tipo per sperimentare la trasformazione delle "metrozone" in vitali "cosmopolis" - ha assunto come tema centrale proprio il progetto dello spazio pubblico a cui sono state dedicate speciali *Theses for Integration in Public Space* costituite da 9 linee guida che elencano gli specifici obiettivi da perseguire sotto i diversi profili, sociale, culturale e funzionale⁹⁵⁴.

La quinta traccia che bisogna percorrere è quella di dotare gli insediamenti urbani di un'adeguata *mixité* funzionale. Tutti gli interventi, sia nuovi che di riuso, devono cioè contemplare la diversificazione funzionale e dunque ricercare la maggiore integrazione possibile tra residenze, commercio, uffici, servizi pubblici, attività d'intrattenimento e divertimento, e piccole attività di servizio e di produzione. È certamente un tema complesso e di difficile soluzione, in particolare se vogliamo evitare la formazione di fenomeni indesiderati come l'inquinamento acustico e la congestione veicolare. La soluzione troppo spesso seguita della zonizzazione monofunzionale e la formazione di *single minded space* ha però dimostrato di essere incapace di costruire ambienti urbani vivibili con conseguenze negative anche in termini di gestione e sicurezza degli spazi pubblici.

La sesta traccia da perseguire è la realizzazione di un adeguato sistema di mobilità, il cui grande valore è attribuito al trasporto pubblico, al *car sharing* e alla necessità di favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili al fine di ridurre l'uso dell'auto privata, il consumo di risorse e l'inquinamento ambientale. Tema che non può affatto essere visto come avulso o separato da una visione complessiva della città. Deve perciò essere pensato e progettato in stretta relazione con tutto quanto è stato precedentemente esposto. Il progetto della mobilità è dunque non un campo di competenza degli specialisti del traffico ma un elemento fondamentale del progetto della struttura urbana come ormai un'ampia letteratura ci insegna come mostrano i numerosi modelli urbani elaborati nel corso dell'ultimo secolo, in cui la forma stessa della città viene modellata sul sistema del trasporto pubblico. Il noto Transit-

954 (IBA Hamburg GmbH, 2010).

Oriented Development⁹⁵⁵ è uno degli esempi più recenti che evidenzia con molta chiarezza questa fondamentale relazione. Sul tema della mobilità e dei suoi rapporti con la città, si veda in particolare l'ampia trattazione contenuta nelle parti successive di questo stesso volume.

PROGETTI GENERATIVI E CITTÀ INTELLIGENTI

Nonostante in questi ultimi decenni abbiamo assistito ad una interessante elaborazione di proposte e di realizzazioni, molto spesso, come già accennato, nella lettura dei fenomeni urbani è prevalso un modello interpretativo, generalmente di impostazione deterministica, che ha sostanzialmente visto gli assetti insediativi contemporanei privi di ordine e di qualità come i prodotti “inevitabili” di un mercato malato, di una società ingiusta o di una struttura economica dominata dalla rendita. Senza evidentemente disconoscere il ruolo e il peso di questi fattori, bisogna tuttavia riaffermare che esiste uno spazio, anche se non sempre ampio, per il “progetto” di cambiare il senso e il significato di molte parti della città contemporanea. Nulla è infatti già del tutto predeterminato. Già William Shakespeare scriveva nell'Amleto: “the time is out of joint”. E lo stesso Jacques Derrida, che lo cita - sia pure in una particolare visione del ruolo della responsabilità - osserva come: “la mancanza di sistema” e “l'eterogeneità” lasciano ed aprono alla possibilità della trasformazione⁹⁵⁶. Una città come quella contemporanea segnata da lussazioni, disarticolazioni, rotture e dalla sistematica “mancanza di sistema”, è dunque necessariamente aperta e disponibile per essere profondamente rielaborata. Molto dipende dalla nostra capacità di capire i luoghi e di saperli immaginare diversi, di elaborare progetti intelligenti e ricchi di visione strategica. Dobbiamo però liberarci dell'idea che tutto possa - e debba - essere previsto e pianificato. È un'illusione a cui dobbiamo rinunciare se vogliamo effettivamente incidere nei processi di trasformazione contemporanei che ci riservano sempre sorprese, cambi di rotta e mutazioni imprevedute. E sempre più velocemente. Dobbiamo accettare questa “dolorosa” condizione e attrezzarci di conseguenza per agire con efficacia in quello che già Sun Tzu nell'arte della guerra chiamava “Shi”, ovvero: “la configurazione sempre mutevole delle forze”⁹⁵⁷ e Carlo Ratti, più recentemente ed in modo più stringato, definisce “sistema dinamico”⁹⁵⁸. La riduzione di campo e di pretese sono dunque condizioni imprescindibili per ridare efficacia al nostro lavoro. Oriol Bohigas già negli anni Novanta evidenziava la necessità di una “urbanistica strategica”⁹⁵⁹: una modalità di intervento nella città esistente indirizzata ad agire per punti e su luoghi “speciali”, attraverso progetti esemplari assunti come i motori generativi di modificazioni destinate ad estendersi

955 Il Transit Oriented Development (TOD), variamente trattato nella presente opera, introdotto da Calthorpe nel 1993, sintetizza teorie e metodi volti a favorire uno sviluppo metropolitano policentrico i cui poli sono i Transit Villages ovvero comunità urbane ad alta densità e *mixité* funzionale che si sviluppano intorno alle stazioni della rete su ferro. (Calthorpe, 1993); (Calthorpe & Fulton, 2001).

956 Il senso e le multiple risonanze dell'affermazione “The time is out of joint” nell'atto I, scena V, dell'Amleto di Shakespeare sono analizzati da Jacques Derrida sul suo saggio sul pensiero di Karl Marx, del quale ne introduce la nozione di spettralità (Derrida, 1993, pp. 33, 46).

957 (Sun Tzu, 1994).

958 (Ratti, 2013, p. 22).

959 (Bohigas, 1985, p. 24).

ad ambiti urbani molto più ampi dello specifico luogo che era stato oggetto di intervento. Le porosità del tessuto, tipico delle città contemporanee, le aree di frangia, i luoghi e gli edifici dismessi, appaiono le occasioni più significative su cui iniziare ad intervenire per ricostruire la città e per dare senso e struttura agli insediamenti esistenti. La finalità non dovrà comunque essere quella di riproporre pedissequamente la struttura e l'immagine di una supposta città tradizionale anche perché, come osservano lapidari sia Bauman "ciò che è stato frammentato non può più essere ricolto"⁹⁶⁰ che Derrida "un'eredità non si raccoglie mai, non forma mai un tutt'uno"⁹⁶¹. Si tratta casomai di individuare, articolare nuovi modelli in grado di coniugare e articolare "intimità" e "distanza" - "entrambe necessarie" come sottolinea Juan Goytisolo - e di valorizzare a pieno la stessa struttura frammentaria dei tessuti contemporanei di cui Steven Holl sottolinea il carattere positivo che può assumere proprio "la porosità" quale carattere innovativo e distintivo degli assetti insediativi contemporanei⁹⁶².

Dalle esperienze recenti e passate abbiamo imparato che per realizzare la città è necessario costruire una struttura e una forma urbana dotata di un sistema di luoghi articolati, complessi, e tra loro collegati. Le stesse nuove tecnologie, talvolta pensate come strumento per porre fine alla millenaria esistenza della città, in quanto liberano l'uomo dalla necessità della prossimità fisica, si sono rilevate mezzi importanti per potenziare le città e migliorarne il funzionamento. La stessa dimensione del virtuale può contribuire a costruire una città sempre più ricca, aperta e intelligente. Le innovazioni tecnologiche permettono inoltre una gestione più attenta delle risorse, ad esempio, regolando temperature e impianti in modo nuovo in cui esigenze singole e gestione collettiva trovano un utile e insperato accordo, un uso più razionale degli spazi urbani e delle risorse. Ampliano notevolmente le possibilità di circolazione delle informazioni, facilitano e incrementano le possibilità di formare nuove conoscenze. La ricchezza delle nuove tecnologie, intesa non come surrogato ma come aggiunta intelligente di nuove opportunità e di "spazi paralleli", ci permette un uso sempre più intenso e vitale della città e costituisce certamente un aiuto a dare una risposta positiva alla preoccupata domanda che Lewis Mumford si poneva all'inizio degli anni Sessanta: "i bisogni e gli impulsi che hanno spinto gli uomini a vivere nelle città possono trovare, ad un livello ancora più alto, tutto ciò che Gerusalemme, Atene e Firenze sembravano un tempo promettere?"⁹⁶³.

960 (Bauman, 2000, p. 8).

961 (Derrida, 1993, p. 25).

962 (Holl, 2000, p. 125).

963 (Mumford, 1961, p. 13).