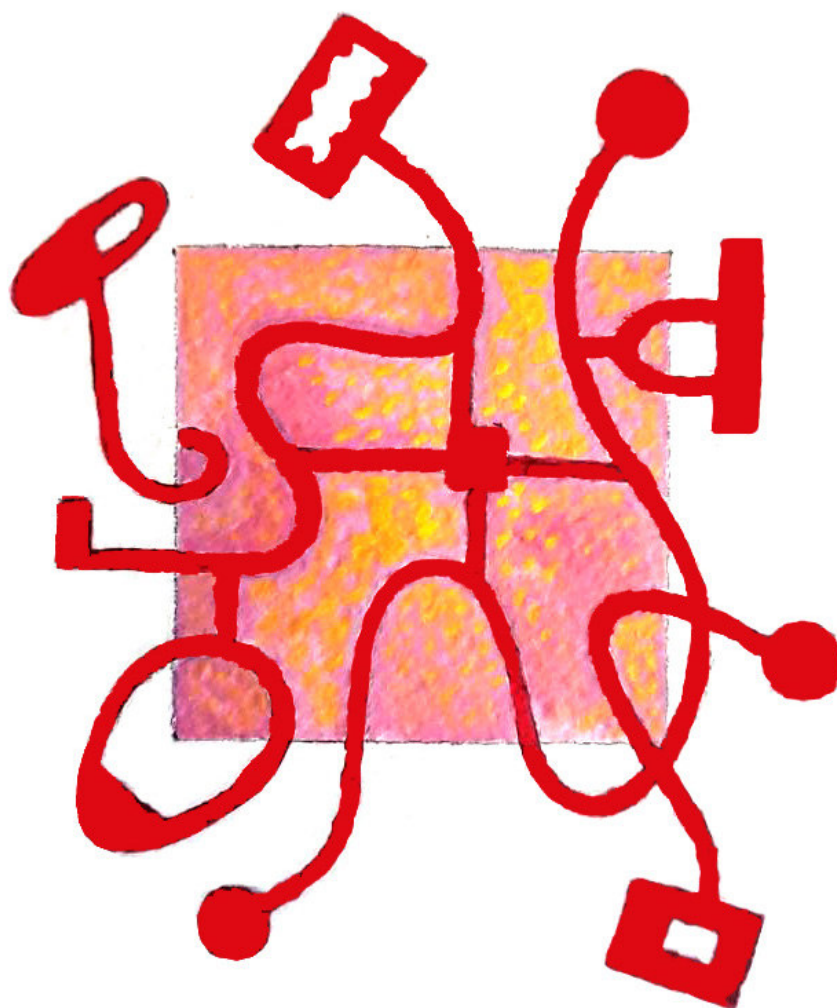


**Dottorato di Ricerca
in Architettura e Territorio**

coordinatrice
prof. Francesca Fatta

dottoranda
Maria Teresa Lombardo

LESSICO E SINTASSI
DEL PROGETTO DELLO SPAZIO PUBBLICO
DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA



Collegio dei docenti
Dottorato di Ricerca in Architettura
XXXIV ciclo

Francesca Fatta (coordinatore)
Ottavio Salvatore Amaro
Marinella Arena
Francesco Cardullo
Alberto De Capua
Vincenzo Fiamma
Gaetano Ginex
Massimo Lauria
Martino Milardi
Valerio Morabito
Francesca Moraci
Daniela Porcino
Venera Paola Raffa
Ettore Rocca
Adolfo Santini
Antonella Blandina Sarlo
Marcello Sestito
Rita Simone
Alba Sofi
Rosa Marina Tornatora
Michele Trimarchi

In copertina: Marcello Sestito, *Tentazioni planimetriche*,
acquerello cm. 12,5x 18, 2022, 4 luglio 2022.

UNIVERSITA' MEDITERRANEA DI REGGIO CALABRIA

DIPARTIMENTO
Architettura e Territorio

DOTTORATO DI RICERCA
Architettura e Territorio

S.S.D. ICAR/21
XXXIV CICLO

LESSICO E SINTASSI
DEL PROGETTO DELLO SPAZIO PUBBLICO
DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

Dottoranda
Maria Teresa Lombardo

Tutor
prof. Antonella Blandina Sarlo

Co-tutor
prof. Giuseppe Fera

Coordinatore del dottorato
prof. Francesca Fatta

Questa tesi di dottorato non avrebbe mai visto la luce senza la disponibilità e la pazienza del suo primo relatore, il prof. Giuseppe Fera, che ringrazio sinceramente, anche per l'enorme contributo intellettuale apportato alla mia formazione al di là di questo lavoro di ricerca. Un ringraziamento particolare va alla professoressa Antonella Sarlo che ha saputo come spronarmi a fare sempre meglio, ai tutor esterni E. Midheme, J. Schreurs & Y. Ahmed che, nel brevissimo periodo di Erasmus hanno accolto e impreziosito il mio lavoro e a tutto il collegio dei docenti della Mediterranea.

Ai miei colleghi, Rossella, Sara, Sonia e Luca con cui abbiamo imparato a ridere nonostante tutto e ai miei amici, vicini e lontani, che sono stati in grado di darmi sostegno e forza anche nei momenti più difficili, comprendendo le mie assenze e colmandole con il solito incommensurabile affetto.

Grazie ai miei genitori e alla mia famiglia tutta, per l'amore incondizionato e per avermi sempre fatto sentire quanto credessero in me.

Un ringraziamento particolare a Ilario, per avermi supportata e sopportata e senza il quale, probabilmente, non sarei arrivata fin qui.

Note biografiche

Si laurea, con lode, in Architettura LM-4 nel marzo del 2017 presso l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, con una tesi sul ruolo delle attività commerciali e dello spazio pubblico nella rigenerazione dei quartieri di edilizia economica e popolare a Messina, applicazione sperimentale del Main Street Program America (VCU), con relatore il prof. Giuseppe Fera e correlatore Fabrizio Fasulo (Director of Policy and Planning at Virginia housing). Nominata cultore della materia della cattedra di Urbanistica, collabora dall'A.A. 2017/18 ad attività didattiche e di ricerca prima con il prof. Fera e poi con la prof. Sarlo. Il suo interesse di studio e di ricerca è incentrato sullo spazio pubblico e sui processi di rigenerazione urbana della città contemporanea.



Maria Teresa Lombardo

LESSICO E SINTASSI
DEL PROGETTO DELLO SPAZIO PUBBLICO
DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

Ai nonni, i miei angeli in cielo e sulla terra

Indice

- 7 Abstract

- 9 Introduzione
- 11 Tema della ricerca
- 13 Inquadramento scientifico
- 16 Obiettivi e domande di ricerca
- 18 Metodologia e fasi della ricerca
- 21 Risultati attesi

- 23 Capitolo 1
Spazio pubblico e rigenerazione urbana nella città contemporanea
 - 1.1 Introduzione
 - 1.2 Che cos'è lo spazio pubblico: aspetti sociali, fisici e funzionali.
 - 1.2.1 Una definizione di spazio pubblico.*
 - 1.2.2 Evoluzione storica dello spazio pubblico dalla città antica alla città moderna.*
 - 1.2.3 La crisi dello spazio pubblico fra modernismo e non-luoghi.*
 - 1.3 La riconquista dello spazio pubblico.
 - 1.4 La città senza spazio pubblico: “le periferie”.
 - 1.5 Lo spazio pubblico come motore della rigenerazione urbana.
 - 1.6 Nuove polarità urbane nella città contemporanea

- 57 Capitolo 2
La città come linguaggio: lessico e sintassi.
 - 2.1 Premessa metodologica.
 - 2.1.1 Il linguaggio della città e i linguaggi dell'architettura.*
 - 2.2 L'approccio semiotico-strutturalista.
 - 2.2.1 Umberto Eco e la semiologia dell'architettura.*
 - 2.2.2 Barthes e l'interpretazione della città come lessico.*
 - 2.2.3 Levi Strauss e la linguistica strutturale.*
 - 2.3 Il contributo di architetti ed urbanisti
 - 2.3.1 Alexander e il modello dei pattern.*
 - 2.3.2 Kevin Lynch ed il concetto di leggibilità.*
 - 2.3.3 La decostruzione elementare di Paola Viganò.*

83 Capitolo 3

Le componenti elementari dello spazio urbano

3.1 Introduzione.

3.2 L'approccio morfologico-geometrico

3.2.1 Le piazze "chiuse" in Camillo Sitte

3.2.2 Aldo Rossi e la dimensione geometrica dello spazio urbano

3.2.3 Lo spazio urbano: la piazza e la strada per Rob Krier

3.3 L'approccio morfologico percettivo: l'umanizzazione dello spazio urbano

3.3.1 Il sistema di elementi del paesaggio urbano di Gordon Cullen

3.3.2 I cinque elementi di Kevin Lynch

3.4 La sistematizzazione delle funzioni nell'organizzazione delle componenti elementari

3.4.1 Jan Gehl e le attività all'aperto

107 Capitolo 4

Il lessico dello spazio urbano contemporaneo

4.1 Un'ipotesi per la classificazione delle componenti elementari dello spazio urbano

4.2 Accessibilità

4.2.1 Parcheggi di interscambio – fermate bus e metro- Hub intermodali

4.2.2 Piste ciclabili, percorsi pedonali, parchi lineari

4.2.3 Giardini sensoriali

4.2.4 Zone a traffico limitato, Aree pedonali

4.3 Sicurezza

4.3.1 Aree di raccolta e di prima accoglienza

4.3.2 Water squares

4.3.3 Rain gardens

4.3.4 Piazza sopraelevata

4.3.5 Boulevard/viale

4.4 Comfort

4.4.1 Piazza coperta/portici

4.4.2 Piazza alberata

4.4.3 Pocket park

4.5 Multifunzionalità

4.5.1 Centri commerciali e centri commerciali naturali

4.6 Salubrità

4.6.1 Parchi urbani e giardini

4.6.2 Aree fitness outdoor e aree workout

4.6.3 Orti urbani/urban farm/mercati a km 0

4.7 Tabella di sintesi delle componenti elementari della città contemporanea

165 Capitolo 5

La sintassi dello spazio pubblico: le nuove polarità urbane

5.1 Introduzione

5.2 La Carta dello Spazio pubblico e la rete degli spazi pubblici

5.3 La concezione spaziale di Space Syntax

5.3.1 Le basi teoriche

5.3.2 Le principali analisi e misure sintattiche

5.4 Polarità urbane e funzioni a "grappoli"

179 Capitolo 6
I casi studio

6.1 La scelta dei casi studio

6.2 Milano Porta Nuova

- 6.2.1 *La rigenerazione urbana a Milano*
- 6.2.2 *Il quartiere Garibaldi-Isola*
- 6.2.3 *Governance del processo*
- 6.2.4 *Il progetto: obiettivi e masterplan*
- 6.2.5 *La rete di spazi pubblici a Milano Porta Nuova:
dimensioni prestazionali e componenti elementari*

6.3 Rotterdam e il quartiere Hart van Zuid

- 6.3.1 *Trasformazioni e politiche urbane olandesi*
- 6.3.2 *La rigenerazione urbana a Rotterdam*
- 6.3.3 *Il quartiere Hart van Zuid*
- 6.3.4 *Governance del processo*
- 6.3.5 *Il progetto: obiettivi e masterplan*
- 6.3.5 *Le funzioni insediate*

6.4 Berlino e il Potsdamer Platz district

- 6.4.1 *La rigenerazione urbana a Berlino*
- 6.4.2 *Potsdamer Platz e la governance del processo*
- 6.4.3 *Il progetto: obiettivi e masterplan*
- 6.4.4 *Le funzioni insediate*
- 6.4.5 *La rete di spazi pubblici a Potsdamer Platz:
dimensioni prestazionali e componenti elementari*

6.5 Un caso studio particolare: Reggio Calabria e il waterfront

259 Capitolo 7

Sintesi e conclusioni.

276 **Riferimenti bibliografici**

Abstract

Nei paesaggi urbani contemporanei sempre più estesi e multifunzionali, soggetti a continui processi di densificazione e riconversione, lo spazio pubblico torna ad avere, come nella città storica, un ruolo decisivo nel definire il livello della qualità della vita, in quanto elemento cruciale dello sviluppo economico e degli equilibri sociali e ambientali delle società odierne. Nei contesti europei, in particolare, dove i processi di rigenerazione urbana costituiscono l'attività prevalente, il progetto di reti di spazi pubblici diventa fondamentale per assicurare il buon esito delle strategie complessive di sviluppo al fine di inquadrare gli interventi entro una visione complessiva e non parziale dei mutamenti delle città.

Attraverso la testimonianza di una serie di esperienze condotte in diverse realtà urbane come Italia, Germania e Olanda, il presente lavoro di ricerca intende verificare l'importanza e il ruolo che lo spazio pubblico riveste nelle operazioni di sviluppo e riqualificazione delle città e comprendere quale sia la produzione spaziale pubblica frutto della società contemporanea, operando un processo di descrizione mediante il quale ripensare i materiali di cui essa è composta.

La tesi, strutturata in due parti, si articola in sette capitoli ognuno dei quali costituisce una ricerca a sé stante che fa da introduzione e da supporto al capitolo successivo. Dopo avere ripercorso i temi che caratterizzano il dibattito tra spazio pubblico e rigenerazione urbana nel primo capitolo, emerge l'esigenza di individuare gli elementi che costituiscono la realtà spaziale pubblica, proponendo un processo di semplificazione della realtà spaziale capace di fornire mezzi e strumenti necessari all'analisi. Considerando la città come una sintassi organica e dunque caratterizzata da unità elementari che fungono da lessico urbano, nel secondo capitolo viene messa a punto ed argomentata la metodologia della ricerca che consiste nel decostruire la realtà spaziale pubblica nelle sue componenti elementari, ovvero i singoli spazi pubblici che la costituiscono. Una volta individuate le componenti elementari che caratterizzano lo spazio pubblico della città storica e della città moderna nel terzo capitolo, con particolare riferimento agli aspetti morfologici, funzionali e sociali, si propone una classificazione sintetica di quelle contemporanee che mette in evidenza le qualità principali che uno spazio aperto deve possedere per essere vitale, interconnesso e attrattivo. I criteri di aggregazione delle componenti elementari, trattati nel quinto capitolo, sono dettati dall'esigenza secondo cui un determinato spazio, per essere vitale, non possa essere composto da unità isolate ma debba costituire una rete, una "polarità urbana", in grado di creare un sistema di spazi pubblici, interconnessi, funzional-

mente variegati per rispecchiare a pieno la complessità della città contemporanea. I casi studio nel sesto capitolo sono stati analizzati per cercare di comprendere i criteri di composizione e aggregazione, sia fisici che funzionali, delle polarità urbane.

Il prodotto finale è la definizione di una serie ragionata delle componenti elementari e delle principali funzioni da inserire nei progetti di reti di spazi pubblici all'interno dei processi di rigenerazione urbana, un quadro di sintesi al quale ispirarsi più che un ulteriore documento a cui attenersi, nel tentativo di restituire una chiave olistica del progetto urbano.

Introduzione

L'urbanistica contemporanea, dopo decenni in cui si è dovuta misurare con il tema del controllo dell'espansione urbana, è oggi sempre più impegnata nel governare i processi di trasformazione e riqualificazione della città esistente. Un tema centrale sembra essere quello della dicotomia centro-periferia con quest'ultima rappresentata come il luogo del maggiore degrado e quindi quello in cui concentrare i maggiori sforzi per la riqualificazione e la rigenerazione. Le nostre periferie, si presentano spesso come “*non città*”, prive di luoghi di aggregazione e di condensatori sociali dunque, di una “immagine” ben strutturata.

Le politiche urbane volte a migliorare le condizioni di vita delle comunità, hanno così enfatizzato il ruolo potenziale degli spazi pubblici come

*armi nell'arsenale della competizione interurbana globale e locale; come catalizzatori per il rinnovamento urbano; come potenziali arene per la rivitalizzazione della comunità e la democrazia locale partecipativa; e nelle loro funzioni più tradizionali come fonte di servizi e tessuto di collegamento tra gli spazi privati della città*¹ (Carmona et al. 2015).

Lo spazio pubblico rappresenta, quindi, l'essenza dell'urbanità che si è trasformata nelle forme e nelle pratiche d'uso insieme con le generazioni di popolazioni che si sono succedute, il luogo in cui si avvera e si mette in scena quel progetto collettivo di comunità locali che da un senso e un carattere alle nostre città. Se da un lato la città infatti «è la cornice materiale delle normali attività domestiche ed economiche», dall'altro lo spazio pubblico «è la scena consapevolmente drammatica delle azioni più significative e degli stimoli più sublimati di una cultura umana “ (Mumford, 1954, p. 481). Questo spazio è il luogo privilegiato delle relazioni da quelle sociali a quelle economiche e produttive, da quelle della mobilità fisica a quelle della comunicazione.

Dagli studi effettuati emerge però che il degrado dei quartieri urbani ed extraurbani non è più misurabile come in passato solo dalla mancanza di servizi o attività diverse da quelle residenziali, ma dalla carenza di spazi pubblici di qualità, ben organizzati e in grado di attrarre i cittadini, riuscendo così ad agevolare le relazioni sociali.

¹ Carmona, M, (2015), “Re-theorising contemporary public space: a new narrative and a new normative”, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8:4, 373-405, DOI: 10. 1080/17549175.2014.909518

I rigidi processi di progettazione a scala urbana hanno concesso alle comunità locali sempre meno possibilità di scelta nella realizzazione di spazi pubblici, intesi come luoghi che sono cuore della vita collettiva e sociale della città. Tale tendenza ha portato, negli anni, ad una produzione di spazi che pur essendo esteticamente risolti, spesso si dimostrano sottoutilizzati perché privi di funzioni attrattive; ne deriva che essi non contribuiscono alla vivibilità dei luoghi e ne penalizzano la capacità attrattiva anche in termini di vivacità economica.

Tutto ciò porta con sé un profondo deficit di relazioni umane e sociali, e una mancanza di identificazione delle comunità locali con il territorio in cui essi vivono. In questo contesto in cui lo spazio pubblico non risulta più essere l'intelaiatura portante su cui costruire le relazioni fisiche e sociali che da sempre sono alla base delle comunità urbane, diventa fondamentale la sua ri-progettazione per assicurare il buon esito degli interventi di rigenerazione urbana e inquadrarli entro una visione complessiva e non parziale di modificazione della città.

Tema della ricerca

In contrasto con la discontinuità e la frammentazione che caratterizzano la città contemporanea e con uno sguardo sempre attento alle finalità sociali che un progetto urbano di qualità porta con sé, questo lavoro di ricerca affronta la centralità del progetto degli spazi pubblici nei processi di rigenerazione urbana della città contemporanea, con particolare riferimento a quegli spazi pubblici che rappresentano un prodotto tipico della città contemporanea e non sono riscontrabili nella storia precedente.

I vecchi modelli teorici, elaborati sulla base di una visione olistica delle città, sono andati via via affievolendosi, rivelandosi come spesso poco adatti a cogliere la realtà urbana contemporanea nelle sue diverse sfaccettature.

L'urbanistica della postmodernità, sviluppatasi in seguito alla crisi dell'impalcatura teorica della Modernità, evidenzia un cambiamento di rotta nel modo di concepire la città:

“Una città compatta, densa, in equilibrio con l'ambiente¹”, (...) in netta contrapposizione con la città Moderna e “basata su concetti di separazione delle funzioni, di gerarchia, di “recinti di spazio aperto” (...) funzionalmente mista, strutturata in rete, imperniata sugli spazi pubblici²”.

Da qui l'interesse di questa tesi verso le teorie che negli anni si sono susseguite e le pratiche progettuali che sono state realizzate, al fine di comprendere le dinamiche evolutive che hanno portato all'attuale concezione dello spazio pubblico. Esso torna ad avere, come nella città storica, un ruolo decisivo nel definire il livello della qualità della vita ed è considerato un elemento cruciale per lo sviluppo economico e degli equilibri sociali e ambientali delle società odierne.

¹ Casetti R (2014), *La città compatta. Dopo la postmodernità. I nuovi codici del disegno urbano*, Gangemi Editore, Roma, p. 135.

² Casetti R (2016), *I nuovi paradigmi dell'urbanistica. L'idea di città della Terza ondata*, Gangemi Editore, Roma, p. 28.

*“Lo spazio urbano è una condizione di vita necessaria per l’uomo
e anche uno scrigno di testimonianze
dei nostri predecessori”.*

Vittorio Gregotti

Inquadramento scientifico

La tesi intende assumere gli esiti del dibattito e della sperimentazione che si sono sviluppati a partire dalla pubblicazione della Carta dello spazio pubblico (Carta dello Spazio Pubblico, 2013) e delle principali teorie che ad essa sono succedute, contestualizzandole nel più ampio quadro di riferimento della rigenerazione urbana.

La Carta, articolata in sei tematiche, si propone di definire alcuni criteri per una progettazione inclusiva sia per progettisti che per amministratori ed esprime il superamento del concetto di gerarchia, così radicato nell'urbanistica moderna, a favore di quello di "rete". In particolare, nella seconda parte del documento, intitolata "Tipologie dello spazio pubblico" all'articolo 21 e 22 viene enunciato che:

Il sistema urbano degli spazi pubblici, in quanto rete dei luoghi elettivi del vivere associato, necessita di una visione d'insieme che ne evidenzi le peculiarità da mantenere, valorizzare e comunicare. È pertanto consigliabile che i governi locali si dotino di uno specifico documento di indirizzi per la rete di spazi pubblici (Art.21, Carta dello spazio pubblico).

Nella rete degli spazi pubblici è opportuno siano individuate polarità e aggregazioni, evitando che ostacoli psicologici rafforzino o consolidino ostacoli fisici. La ricucitura e il miglioramento dello spazio pubblico come strategia di riqualificazione delle periferie e delle zone suburbane dovrebbero includere il miglioramento delle connessioni, l'aumento della multifunzionalità e della fruibilità e la riduzione dei fenomeni di privatizzazione ed esclusione (Art.22, Carta dello spazio pubblico).

Da questi assunti emerge chiaramente come il nuovo ordine formale, basato su tessuti compatti ma vari, soprattutto nei processi di rigenerazione urbana, ponga come fondamentale il concetto di **"rete di spazi pubblici"** intesi come sistemi interconnessi ma indipendenti e dotati di specifiche "funzioni urbane" in grado di attrarre quanti più users possibili e nelle diverse fasce orarie della giornata.

Questo concetto sta anche alla base della metodologia Space Syntax¹ secondo cui la qualità di uno spazio aperto è data dalla capacità di mettere a sistema spazi

¹ Hillier, B., (1998), *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*, Cambridge University Press.

pubblici diversi già in fase progettuale, dimostrando che questo spazio non è uno sfondo dell'attività umana ma è il luogo in cui le relazioni prendono forma e che esso è configurazionale², cioè che tutto ciò che accade in un singolo spazio è influenzato dalle relazioni che esistono tra quello spazio e la rete di spazi a cui esso è collegato.

La ricerca che qui si propone utilizza il termine sintassi con lo scopo di evocare l'idea che la città sia una sorta di linguaggio in cui la sintassi studia i diversi modi in cui i codici di un linguaggio si uniscono per formare una proposizione di senso compiuto.

Così, come la sintassi è in grado di studiare i diversi modi in cui i codici di un linguaggio si uniscono per formare una proposizione di senso del compiuto, questa ricerca studia la metodologia della ricomposizione logica dello spazio pubblico nella città contemporanea basandosi su progetti in cui lo spazio pubblico sia stato concepito come motore della rigenerazione urbana. I processi di rigenerazione urbana nelle periferie della città contemporanea si sono sempre più frequentemente posti l'obiettivo di realizzare sistemi complessi, reti di spazi pubblici, in grado di costituire, all'interno di periferie anonime ed indifferenziate, delle *“polarità urbane”*, ospitanti funzioni diverse e gerarchicamente differenziate, in grado di attrarre il maggior numero di utenti in diversi periodi della giornata e favorire in tal modo gli scambi e le relazioni sociali.

Scopo del presente lavoro è quello di comprendere come siano costituite tali reti di spazi pubblici o se si preferisce di polarità urbane. In altri termini, secondo la metodologia da noi proposta si tratta di indagare come sia costituita la sintassi spaziale della città contemporanea, quali siano le componenti elementari di questa sintassi, ovvero quegli elementi urbani espressione fisica di una o più funzioni, che possono esistere anche presi singolarmente e dunque avere una propria identità e riconoscibilità e fisicamente caratterizzati da un più o meno preciso confine. Allo stesso modo si cercherà di chiarire quale sia il sistema delle relazioni (la rete) che lega questi componenti elementari in grado di trasformare un insieme di componenti distinti in un sistema complesso.

Lo studio della letteratura degli ultimi decenni e non solo, consente di evidenziare alcune delle criticità su cui si è a lungo dibattuto nella pianificazione del territorio circa gli spazi pubblici negli ultimi decenni:

- la difficoltà di coniugare differenti funzioni attrattive in uno stesso spazio pubblico ha fatto sì che gli spazi aperti non venissero fruiti per tutta la giornata, rivelando degli spazi pubblici spesso sottoutilizzati rispetto al loro valore potenziale e deprivati del loro potere sociale;
- la mancanza di una strutturazione reticolare degli spazi pubblici della stessa città ha spesso portato a fenomeni di straniamento tra le persone che utilizzano e/o

² Complesso di azioni o stimoli che assumono un significato integrato nel loro insieme, piuttosto che nelle loro singole componenti. Vocabolario Treccani, <https://www.treccani.it/vocabolario/configurazionale/>

abitano un luogo, con evidenti ricadute in termini di limitazione del loro utilizzo;

- la necessità di costituire reti di spazi pubblici per creare delle “polarità”, dei condensatori sociali in grado di divenire veri e propri riferimenti per le comunità;
- la scarsa partecipazione delle comunità e degli attori interessati ai progetti (cittadini, professionisti locali, commercianti, consiglieri e assessori comunali) relativamente agli aspetti dello sviluppo e dell’uso dello spazio pubblico a partire dal processo di pianificazione fino a quello di gestione e manutenzione. La scarsa partecipazione e condivisione genera spesso il prevalere dell’interesse individuale o di gruppi su quello collettivo.

Affinché i progetti di rigenerazione urbana siano realmente efficaci e producano innovazione sociale, è necessario che le comunità locali divengano parte integrante dei processi decisionali per permettere la conoscenza condivisa dei problemi e la comprensione delle dinamiche da mettere in atto per risolverli.

Tutte le criticità sopra esposte caratterizzano la città pubblica contemporanea, che pur presentandosi come un “caleidoscopio di frammenti”, in realtà fornisce una percezione continua e omogenea di questi frammenti: un insieme, cioè, di oggetti accostati, in cui è comunque individuabile la ripetizione di alcuni elementi, a partire dai quali (materiali ricorrenti, oggetti disposti secondo alcuni criteri di ordine), questo lavoro ipotizza la costruzione di un processo di comprensione del territorio.

Obiettivi e domande della ricerca

Per le motivazioni e le teorie sin qui espresse e nella consapevolezza che i processi di rigenerazione urbana stanno alla base della pianificazione della città contemporanea, due sono le domande fondamentali che questa ricerca si pone: *qual è il ruolo dello spazio pubblico nei processi e nei progetti di rigenerazione urbana delle città europee? E quali sono i caratteri e le componenti elementari che caratterizzano il progetto della rete di spazi pubblici nella città contemporanea?*

Per fornire risposta a queste domande l'obiettivo generale di questa tesi è verificare se lo spazio pubblico sia stato davvero il motore trainante dei virtuosi processi di rigenerazione urbana che negli ultimi venti anni si sono attivati in Europa e individuare i caratteri che lo stesso presenta in questi progetti nelle sue molteplici dimensioni spaziali, funzionali e sociali. A tal fine viene costituito un abaco/catalogo di quelle che sono le componenti elementari che costituiscono lo spazio pubblico della città contemporanea.

Per **componente elementare** si intende un elemento urbano che è espressione fisica di una o più funzioni e che può esistere anche preso singolarmente e dunque avere una propria identità e riconoscibilità e fisicamente caratterizzato da un più o meno preciso confine. Ad esempio una piazza, nel nostro lessico verrà definita come componente elementare poiché caratterizzata da un insieme di elementi che hanno senso solo se messi insieme (la panchina, la pavimentazione, il sistema di illuminazione, etc..) e inquadrati entro un determinato spazio fisico.

La tesi ipotizza che l'aggregazione sistemica di più componenti elementari dà vita alle **polarità urbane** ovvero a quel sistema complesso di spazi pubblici che caratterizza la città e che, messi in rete sono in grado di fornire diversità nelle scelte formali e nelle interazioni sociali.

Nelle teorie sulla città contemporanea, nate a sostegno dei programmi di rigenerazione urbana, tali spazi pubblici, per essere vitali, non possono essere composti da unità isolate, ma devono costituire un sistema in grado di far comunicare i diversi spazi pubblici attraverso l'inserimento di **"funzioni a grappoli"**, offrendo così varietà di scelte e interazioni sociali. La complessità di funzioni è un requisito giudicato fondamentale in tutti i programmi di rigenerazione urbana allo scopo di garantire la presenza costante di utenti durante l'intero arco della giornata poiché attratti da funzioni diverse per ordine e grado (economico, commerciale, ricreativo, culturale, sociale). Come affermava Gehl, sono anche le attività ad attrarre le persone a frequentare un determinato spazio e a invogliarle a rimanerci. In questo contesto la ricerca si propone di comprendere i criteri con cui le sin-

gole componenti elementari possono essere aggregate per costituire reti di spazi pubblici di qualità. Sia dal punto di vista dello spazio fisico, sia da un punto di vista delle caratteristiche prestazionali, che a nostro avviso dovrebbero garantire adeguati livelli di accessibilità, confort, sicurezza, multifunzionalità e bellezza formale.

In particolare nel perseguimento dell'obiettivo specifico – ossia la costruzione di un abaco/catalogo – la ricerca si propone di individuare:

1. le componenti elementari dei luoghi urbani della città pubblica contemporanea;
2. le caratteristiche prestazionali che esse devono avere in riferimento alle esigenze della società contemporanea, tenendo in considerazione sia gli aspetti morfologici che funzionali;
3. le regole o i criteri con cui questi elementi vengono tenuti insieme;
4. le modalità con cui si aggregano fra loro per fare sistema, tenendo in considerazione il fatto che alcuni elementi tratti dalla letteratura storica, oggi necessitano di essere adeguati alle esigenze della società contemporanea e degli utenti.

Il lavoro a questo proposito tenta di offrire una visione complessiva, teorica e operativa, del lessico e della sintassi dello spazio pubblico in relazione alle istanze della città contemporanea e alle strategie che hanno garantito il successo di alcuni progetti di rigenerazione. In tal senso si intende, a partire dall'osservazione di alcuni importanti interventi di rigenerazione urbana, ricostruire principi e metodi di progettazione per la creazione di reti e sistemi di spazi pubblici, la costruzione di strategie spaziali e di progetto urbano che possano aumentare la connettività, la vitalità e l'attrattività degli stessi, al fine di costituire dei veri e propri "condensatori sociali".

Metodologia e fasi della ricerca

La tesi, secondo un approccio sia deduttivo che induttivo, propone una riflessione che, dal dibattito teorico e dall'analisi di alcuni progetti di rigenerazione urbana, tenta di comprendere la complessità dell'articolazione spaziale dei luoghi urbani della città contemporanea, partendo dall'assunto che già differenti quadri di lettura vengono forniti dalla stessa teoria sulla disciplina.

Con metodo deduttivo il percorso di ricerca è stato fondato su continue oscillazioni tra la teoria e la pratica del progetto³ in modo da provare a verificare la presunta attuabilità delle posizioni concettuali espresse all'interno di questo studio. Il metodo induttivo è stato invece fondamentale per arrivare a elaborare e classificare quelle che abbiamo definito componenti elementari della città pubblica contemporanea, attraverso l'approfondimento sia delle principali teorie urbanistiche sullo spazio pubblico, che di alcuni progetti di rigenerazione urbana. Questa metodologia di lavoro ha richiesto un approccio interdisciplinare, coerentemente con la natura complessa della materia trattata. Questa corrispondenza si esprime in una lettura critica dei fattori concorrenti, nel tentativo di restituire un'immagine il più possibile fedele ed articolata delle profonde relazioni di interdipendenza che legano diverse matrici culturali, tutti confluenti o semplicemente tangenti la materia dello spazio pubblico.

La prima questione che si affronta nella ricerca è verificare se sia possibile individuare le caratteristiche della città pubblica contemporanea, operando un processo di analisi e descrizione, mediante il quale ripensare i materiali di cui è composta. L'obiettivo non è assolutamente quello di ridurre la città contemporanea ad una figura unitaria. Al contrario, tenendo presente che le immagini del frammento e della disomogeneità caratterizzano la dimensione fisica, e non solo fisica, delle metropoli, si cerca di sfruttarne il potenziale soprattutto in relazione al progetto, precisando il senso della dimensione urbana in relazione ai materiali con cui essa è costruita.

L'evidente trasformazione della natura degli spazi metropolitani, invita chiaramente ad un ripensamento della forma urbana nel suo complesso, e rappresenta un'occasione per la messa a punto di una diversa idea e immagine degli spazi pubblici delle città, anche in relazione alla modificazione della sua dimensione.

³ Utilizzando le possibilità che in questi anni si sono prospettate attraverso progetti dipartimentali, occasioni seminariali svolte all'interno della scuola di dottorato dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria e il tutoraggio alle attività didattiche sia in laboratori di pianificazione che in corsi di master post-laurea.

Una riflessione sul repertorio dei materiali urbani che la investe ha costituito, pertanto, una tappa essenziale da cui partire.

Nella prima fase della ricerca abbiamo ricostruito dunque le diverse posizioni sullo spazio pubblico a partire dalla comprensione dei temi e dei problemi emergenti nella sua costruzione nella città contemporanea. Ciò che è emerso con chiarezza comparando gli studi effettuati è come, in molti progetti di rigenerazione urbana contemporanei, esistano delle costanti “elementari” che si ripropongono di volta in volta e, articolandosi in diverso modo, contribuiscono a dare vita a spazi differenti.

Nella seconda fase della ricerca si propone di considerare la città pubblica contemporanea come una sintassi organica in cui gli elementi urbani fondamentali costituiscono il lessico. Come in molteplici studi sull’urbanistica (Geddes e la città come organismo, Le Corbusier e la città come machine ad habiter, etc.), l’artificio letterario ci ha consentito di indagare alcuni concetti per semplificarli in una visione generale di comprensione del territorio, offrendo la possibilità di distinguere alcuni elementi urbani ricorrenti nelle pratiche di costruzione dello spazio pubblico. Scriveva Giedion (1998), a proposito della città rinascimentale, che la nuova formulazione degli elementi urbani contraddistingue alcuni periodi della storia e della città e non passa necessariamente attraverso l’invenzione di elementi nuovi, ma innova i principi che ne guidano la composizione attraverso una diversa modulazione e modellazione degli stessi. Dunque, nella comprensione dell’eterogeneità di cui si compone la contemporaneità e nell’accettazione dei suoi valori, vanno ricercati, come scrive Van Doesburg gli elementi strutturanti, le componenti elementari di una struttura che si presenta come ricostruzione del mondo dopo che il mondo è stato distrutto e scomposto (Van Doesburg, 1923). In vista di questa considerazione si procede all’inserimento dell’indagine svolta all’interno di una teoria del pensiero architettonico che vede nel concetto di componente elementare il proprio riferimento concettuale (Viganò, 1999). Lo studio della letteratura è stato fondamentale per elaborare un quadro conoscitivo ricco sul tema che ci aiutasse a comprendere quali fossero “le componenti elementari” che costituivano lo spazio pubblico antico e moderno, per anni rappresentate dalla piazza e dalla strada, (Sitte, 1980; Krier, 1996, et. Al.) e le loro qualità urbane. L’articolazione del lavoro, nella terza fase, segue dunque con l’analisi delle componenti elementari della città pubblica, con particolare riferimento a quelle forniteci dalla letteratura sul tema, attraverso la redazione di un elenco sintetico. A partire da alcune considerazioni sulle dimensioni prestazionali di Kevin Lynch (Lynch, 1981) e sui pattern di Alexander (Alexander, 1977), nella quarta parte abbiamo cercato di stilare una sorta di abaco/catalogo delle componenti elementari della città contemporanea.

A partire da un’operazione di documentazione teorico-critica, in cui tutti gli aspetti progettuali e descrittivi sono stati riportati attraverso uno specifico filtro rielaborativo, si è giunti a proporre una lettura di carattere documentario di alcuni

casi studio presi in esame utili a fornire le indicazioni necessarie per stabilire alcuni criteri di aggregazione delle componenti elementari.

Siamo partiti dalle funzioni/prestazioni richieste a qualsiasi polarità urbana e da alcuni requisiti di qualità che queste devono avere per garantire una migliore vivibilità e vitalità (vitality). Per ogni funzione/prestazione sono stati individuati uno o più obiettivi che servono a specificare e articolare meglio la prestazione stessa. Da questi obiettivi sono stati dedotti dei pattern progettuali intesi come soluzioni per un problema ricorrente in un determinato contesto (Alexander, 1977). Alcuni pattern si sono, in questi anni, concretizzati in soluzioni progettuali che abbiamo considerato come componenti spaziali elementari e che rappresentano il lessico di base con cui si compone la sintassi della città pubblica contemporanea. La ricerca muovendo dal presupposto secondo cui ogni spazio pubblico deve perseguire determinati obiettivi e deve avere determinate prestazioni in grado di generare degli elementi fisici, indaga le soluzioni progettuali e i principali elementi spaziali che le caratterizzano e che abbiamo definito “pattern” e che questi, a loro volta, saranno caratterizzati da elementi spaziali in grado di rispondere a quella determinata esigenza. Immaginando l’insieme di tali elementi come i componenti elementari di una sintassi organica, si è cercato di comprendere attraverso un processo di semplificazione e decostruzione, quali siano quelle che consentono di costruire una polarità urbana, ovvero un complesso sistema di spazi pubblici che, messi in rete sono in grado di fornire diversità nelle scelte formali e nelle interazioni sociali.

Una volta individuate le componenti elementari che danno vita al lessico della città pubblica contemporanea, la ricerca si concentra su come gli elementi del nostro lessico appunto si aggregano per formare polarità urbane.

La ricerca inoltre, per definire le prestazioni principali che un determinato spazio deve possedere affinché possa essere attrattivo, muove dall’assunto che le qualità principali che una polarità urbana deve possedere siano sostenibilità ambientale e la bellezza formale per attrarre quanta più gente possibile e far sì che questa sia stimolata a vivere pienamente quei luoghi.

Pertanto le funzioni/prestazioni individuate in questa ricerca sono: la salubrità, la multifunzionalità, l’accessibilità, la sicurezza e il comfort e la bellezza formale.

Risultati attesi

Nei processi di rigenerazione urbana della città contemporanea sono coinvolte un gran numero di variabili e molteplici sono i piani di intervento, diversi e relativi sono i percorsi possibili e le discipline coinvolte ma, ciò che appare essere un punto fermo è l'importanza della costruzione di reti di spazi pubblici per implementare gli standards di benessere fisico e sociale delle comunità. I riferimenti teorico-metodologici e i nuovi riferimenti operativi, partendo dalla conoscenza critica del dibattito scientifico contemporaneo e dalle esperienze pregresse in materia di pianificazione, inducono a cercare un nuovo ed efficace modo di interpretare e progettare la realtà spaziale pubblica.

Soprattutto in Europa, i processi di degrado urbano hanno dimostrato come sia fondamentale stimolare processi rigenerativi puntando sull'incremento delle attività umane per colmare il dualismo tra strategie di sviluppo economico e la costruzione solidale di comunità.

Come enunciato in premessa, le reti di spazi pubblici devono diventare dei condensatori sociali prima che urbani, dei luoghi in grado di restituire alla città la sua dimensione "umana", in cui importante è diluire la barriera tra pubblico e privato, favorendo l'inserimento di luoghi in cui si coniugano lavoro, strutture e residenza, luoghi di sinergie, scambi e interconnessioni. Come ampiamente dimostrato nei casi studio analizzati (capitolo 6), il tema dello spazio pubblico e della sua qualità, letto in stretta relazione con l'aumento della densità urbana e i cambiamenti climatici in atto, è sempre al centro delle strategie di rinnovamento urbano sia che si tratti di approcci e strategie messe in atto da privati, come nel caso di Milano, che promossi dalle amministrazioni come nel caso di Rotterdam. L'esito sperimentale della ricerca si sostanzia nella proposta di una prima visione per la realizzazione di polarità urbane che tiene conto delle tendenze in atto e suggerisce linee e indirizzi aperti ad ulteriori approfondimenti e innovazioni. La ri-elaborazione di una serie ragionata di criteri aggregativi delle componenti elementari e delle funzioni, sia pubbliche che private, da poter consultare nei progetti di rigenerazione urbana, cerca di fare chiarezza sul modo in cui poter costruire delle polarità urbane che siano attrattive, che abbiano caratteristiche prestazionali tali da favorire la fruibilità da parte degli utenti e rendere più semplice il processo di inclusione e socializzazione. La vastità dell'argomento e la complessità delle tematiche oggetto di studio superano consapevolmente le possibilità individuali di esprimere un punto di arrivo definitivo e per tale motivo la ricerca non si propone di essere né esaustiva né tantomeno conclusiva, piuttosto è finalizzata a rendere

la sua sintesi un supporto per future ricerche.

L'auspicio è quello di contribuire, con gli esiti della ricerca, al processo di rinnovamento già in atto nella cultura urbanistica, attraverso la ricomposizione dialettica di elementi spaziali ancora oggi frammentati, per costruire città che siano "luoghi" ricchi di senso e in cui lo spazio pubblico sia considerato quello che è sempre stato nella storia: l'armatura pubblica della comunità urbana.

Capitolo 1

Spazio pubblico e rigenerazione urbana nella città contemporanea

*L'immagine della città contemporanea
(è quella)
di una città che [...] già esiste,
ma resta in attesa di un progetto.*

B. Secchi, Prima lezione d'urbanistica.

1.1 Introduzione

La centralità dello spazio pubblico come chiave di lettura critica per comprendere l'evoluzione della città, non interessa solo la disciplina urbanistica, ma ha coinvolto e coinvolge ancora di più oggi ambiti disciplinari contigui, come l'antropologia e la sociologia, aprendo nuove prospettive analitiche applicabili alle scienze degli insediamenti umani.

Parlare di spazio pubblico e della necessità di una sua adeguata progettazione comporta la rivisitazione di concetti, terminologie nonché la ridefinizione degli elementi che lo compongono.

Ma ancora di più, vuol dire entrare nel merito di considerazioni che inducano la disciplina urbanistica e quella architettonica a comprendere come sia possibile oggi, avviare virtuosi processi di rigenerazione urbana, economica e sociale a partire proprio dal progetto degli spazi pubblici, tenendo in particolar conto gli aspetti fisici, sociali e funzionali. Uno dei primi interrogativi che occorre porsi è se sia possibile precisare le caratteristiche dello spazio pubblico della città contemporanea, così com'era avvenuto per la città storica, attraverso un processo di scomposizione dello stesso e l'analisi e la descrizione delle parti che lo compongono.

In questo primo capitolo, viene analizzato il concetto di spazio pubblico e il ruolo che esso svolge all'interno dei processi di rigenerazione urbana della città contemporanea¹.

A tale scopo sarà necessario soffermarsi brevemente anche sulle caratteristiche principali del sistema fisico entro cui si colloca lo spazio pubblico, ossia la città nel suo complesso. Le tradizionali dualità utilizzate nel dibattito disciplinare, quali le classiche opposizioni tra città e campagna, tessuto e monumento, pubblico e privato, centro e periferia, cedono il passo ad un quadro problematico più complesso, poiché le categorie con cui tradizionalmente è stata letta la città e lo spazio pubblico nel tempo, non appaiono più adeguate e sufficienti ad interpretare il senso delle mutazioni e delle conflittualità che caratterizzano la città contemporanea. All'interno della condizione attuale i termini della dialettica tendono, infatti, a dissolversi reciprocamente sfumando i confini di una realtà che fino a questo punto appariva scandita entro logiche legate a concetti quali forma e funzione.

I temi della ricerca vengono trattati tenendo conto del loro aspetto definitorio e interpretativo, a partire dalle elaborazioni disciplinari, nazionali e internazionali ritenute più rilevanti e pertinenti alle finalità della ricerca. A partire dallo studio dei due concetti ritenuti centrali in questa ricerca, ossia lo "spazio pubblico" e la "periferia", dei quali si è approfondito il significato e il ruolo nei processi di piani-

¹ Occorre precisare che il termine contemporaneo è usato in maniera assolutamente letterale. In un qualunque dizionario della lingua italiana possiamo apprendere che *Contemporaneo* è ciò "che appartiene all'età presente, alla vita attuale". Quindi intendiamo per città contemporanea quella odierna, nella quale siamo immersi e in cui una gran parte del genere umano trascorre la propria vita.

ficazione e rigenerazione contemporanei. Valutare questi due concetti in rapporto alle nuove forme assunte dalle città contemporanee e alla sopraggiunta (in corso d'opera) esigenza di ridurre il rischio sanitario da Covid-19 non è cosa semplice e ha richiesto un approccio interdisciplinare. Questo approccio si colloca nella linea di pensiero che ricerca una riformulazione dello stesso significato intimo di spazio pubblico che, come afferma Cacciari, nella mobilitazione universale (Cacciari, 2004) che caratterizza la contemporaneità, dovrà trovare nuovi denominatori e diverse declinazioni. Questo lavoro di ricerca, osserva, interpreta e cerca di portare a sintesi le forme, le funzioni e le qualità che dovrebbero caratterizzare uno spazio pubblico attrattivo, vitale e interconnesso nella città contemporanea.

1.2 Che cos'è lo spazio pubblico: aspetti sociali, fisici e funzionali.

In ogni epoca sono le relazioni a costituire l'elemento centrale della vita umana, al punto che si potrebbe dire che lo scopo della vita urbana sia quello di costruire una rete completa di relazioni tra individui e comunità. Ciò richiede che la città riesca ad offrire varietà sociale, varietà dei contesti costruiti e la presenza di una trama compatta di spazi pubblici che permetta alla vita di non essere sterile di opportunità e agli individui di sentirsi liberi e integrati nella vita comunitaria. Dunque, lo spazio pubblico è la condizione della strutturazione delle relazioni interpersonali (Belfiore, 2014).

Sono proprio gli spazi aperti e pubblici – nelle loro diverse configurazioni, dimensioni, modalità e regole di utilizzo – i luoghi in cui si inverte e si mette in scena quel progetto collettivo di vivere insieme delle comunità locali e che dà senso e significato alle nostre città. Se infatti, da un lato, la città «è la cornice materiale per le normali attività domestiche ed economiche», dall'altro, lo spazio aperto dello stare in pubblico «è la scena consapevolmente drammatica per le azioni più significative e gli stimoli più sublimati di una cultura umana» (Mumford, 1954, p. 481).

Il concetto di spazio pubblico è legato indissolubilmente e da sempre a quello di città in quanto esso è storicamente il luogo in cui si concentrano le attività sociali, culturali e politiche, è il luogo dove si svolgono le relazioni materiali ed immateriali e in cui la vicinanza tra individui spinge verso forme di interazione e socialità in grado di connettere i diversi fruitori e le varie e molteplici attività, di creare legami di identità e di appartenenza tra soggetti talvolta sconosciuti, di mantenere un certo equilibrio tra soddisfazione individuale e collettiva. In altre parole, la città è nata con lo scopo primario di favorire l'interazione fra individui ed istituzioni e sviluppare e diffondere la cultura umana (Mumford 1977) attraverso gli spazi pubblici.

I risultati di un ampio e crescente corpus di ricerche transdisciplinari e le numerose statistiche ed indagini sul miglioramento delle condizioni di vita delle comunità, mostrano come i governi e le organizzazioni si stiano adoperando per soddisfare i bisogni umani trascurati, con azioni collettive che coinvolgono i cit-

tadini nella vita pubblica. Alcuni studi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità² dimostrano che gli interventi su scala urbana volti, ad esempio, a favorire l'accesso ad aree verdi, possono migliorare le condizioni di salute, in particolare delle fasce sociali più fragili, generando indirettamente positive trasformazioni sociali e politiche.

In questa ricerca facciamo riferimento a quelle definizioni di spazio pubblico che lo delineano quale sintesi straordinaria e composita di passato e presente, luogo della vita individuale e collettiva, della percezione condivisa di identità e significati, ma anche del confronto e del conflitto (Gehl, 1987). Lo spazio pubblico come luogo simbolico e privilegiato dell'abitare, in cui si rivela la stratigrafia del processo costitutivo della città, degli usi, della cultura, dell'economia e degli scambi, delle relazioni tra cittadini e ambiente fisico (Palazzo and Steiner, 2011). Spazio pubblico come spazio di sosta ma anche di attraversamento, in cui si intersecano flussi di persone, merci e informazioni; ed è "spazio di flussi" della città informazionale preconizzata da Castells (2002) e che Gregotti (2011) ha definito tessuto connettivo della città. Luogo di singolarità ed eccellenze monumentali, così come dei diffusi e più quieti paesaggi del quotidiano; ma anche, sempre più spesso, è spazio dimenticato, luogo dell'abbandono, del degrado e dell'anonimia (Schiaffonati, 2016).

1.2.1 Una definizione di spazio pubblico.

L'evoluzione dei modi di vivere lo spazio della città dalle diverse comunità ha accentuato una irreversibile trasformazione soprattutto di quegli spazi che ci piace definire pubblici, con un conseguente ripensamento della forma urbis nel suo complesso mettendo in risalto le sue caratteristiche generali.

Tenendo presente la condizione storica e culturale in cui matura una realtà così articolata, concentrando l'analisi semplicemente sul tema dello spazio pubblico, diventa importante chiarire quale sia il suo significato, così come esso è utilizzato correntemente nel dibattito scientifico e politico, per individuarne l'evoluzione, la trasformazione e la sua conseguente possibile rappresentazione urbana. Tale significato può variare in modo significativo a seconda del campo disciplinare di riferimento e alla prospettiva analitica adottata (Loda e Hinz, 2011).

Nel tentativo di definire il concetto di spazio pubblico in relazione alla condizione contemporanea, appare evidente come la mancanza di una definizione condivisa e univoca, connessa alla natura polisemica del termine "pubblico", restituisca una molteplicità di visioni coesistenti entro le nuove dimensioni e forme dell'abitare contemporaneo.

2 L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha pubblicato a luglio 2022 il suo primo rapporto sull'importanza degli spazi verdi e blu per il benessere mentale degli abitanti delle città. La pubblicazione si basa su due revisioni sistematiche del gruppo di lavoro di esperti sulla biodiversità e la salute mentale del progetto EKLIPSE. Il progetto EKLIPSE mira a rispondere alle domande dei responsabili politici e di altri attori della società sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici ed è finanziato dall'Unione Europea.

Occorre precisare che quando si discute circa lo status giuridico dello spazio pubblico (se pubblico o privato, interno o esterno, restrittivo o libero, democratico e inclusivo o altro), si dovrebbe partire forse dal definire lo spazio pubblico come luogo urbano³, proprio per indicare degli spazi riservati a soggetti pubblici e che appartengono alla città. Tale definizione, mutua l'espressione "luoghi urbani" dal sociologo belga Jean Rémy, da una parte per tentare di dare un nome a questi luoghi, dall'altra per liberare il campo disciplinare da una nozione ingombrante. Così l'ipotesi di Rémy⁴ "è che la strada e la piazza siano forme di architettura urbana fondamentali per creare dei luoghi di urbanità e che siano gli elementi di base che assicurano la connessione dei luoghi tra di loro". I luoghi urbani sono per Thierry Paquot i luoghi della "socialità possibile", che però non è data se non nelle pratiche, negli usi e nelle rappresentazioni, che vogliono il carattere "pubblico" di quegli stessi spazi.

Paquot, pone due questioni: il carattere giuridico vero e proprio, ossia la proprietà pubblica degli spazi⁵, e la qualità d'uso, ossia le pratiche pubbliche che investono quegli stessi spazi. Paquot pone l'accento su entrambi gli aspetti: la definizione giuridica di pubblico assume oggi sempre più un significato meramente normativo, visto che anche ambienti privati possono consentire un "uso collettivo che può essere considerato come pubblico" e quindi essere definiti spazi pubblici (i centri commerciali, ad esempio), rendendo quanto più variabile il rapporto tra privato e pubblico.

Per iniziare a circoscrivere il campo di indagine ed evitare di dare un taglio disciplinare specifico alla definizione di spazio pubblico, potremmo prendere in prestito la definizione di Urban Design fornita dalla Guida ministeriale britannica "By design. Urban design in the planning system: towards better practice" (realizzata dalla CABE-Commission for Architecture and the Built Environment, Transport and the Regions): il Progetto urbano è l'arte di realizzare luoghi per le persone.

La descrizione di Progetto urbano della Guida, ritiene sia centrale per la qualità dello spazio pubblico, la relazione tra luoghi e persone, che deve costituire il presupposto per la definizione di spazio pubblico (Sepe, M., 2015). A questo proposito, diversi autori hanno confermato e ampliato questo concetto, riferendosi anche alla forma, alla qualità e alla funzione sociale dello spazio pubblico. Esso infatti, viene considerato nella sua triplice accezione di spazio fisico, cioè morfologicamente definito entro quinte urbane, al quale si possa accedere liberamente senza limitazioni. Uno spazio entro il cui dominio insistono delle funzioni o dei contenitori di funzioni che possono avere carattere amministrativo, religioso,

3 Paquot, T., (2009), *L'espace public*, Paris, La Découverte.

4 J. Remy, *Nouveau lieux d'urbanité et territorialités partagées: architecture urbana et comportements collectifs. Réflexions à partir de Louvain-la-Neuve* in J. Brody, *La rue*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp. 103-120.

5 Nel *L'espace public*, Thierry Paquot presenta immediatamente una distinzione terminologica: lo "spazio pubblico" è quello della sfera pubblica, del confronto di idee e della comunicazione politica in senso ampio; gli "spazi pubblici" hanno invece un significato spaziale, sono i luoghi accessibili al pubblico.

commerciale (l'esistenza di questi contenitori è spesso la ragione dell'esistenza dello spazio stesso tanto da determinarne le modalità di fruizione). Uno spazio sociale in cui si instaurano le relazioni tra comunità anche differenti: lo spazio privilegiato dove si osserva e si sperimenta l'evoluzione della comunità e delle sue pratiche⁶.

Tener conto solo di uno degli aspetti sopra citati equivale ad avere una visione parziale del vero significato di spazio collettivo. Se pensiamo allo spazio pubblico come entità fisica, è facile notare come esso sia il risultato di "vuoti urbani" come piazze, giardini, interstizi aperti, strade. Più in generale, quando immaginiamo uno spazio pubblico, facciamo sempre riferimento ad un sistema di spazi liberi in continuità fisica, in contrapposizione al costruito.

Ma lo spazio pubblico non è solo uno spazio morfologicamente definito ma è anche quel luogo in grado di offrire agli utenti svariate possibili attività o funzioni, da quelle meramente ricreative e di incontro ad altre più specialistiche e specifiche.

Esso, in base a come è progettato, può essere un ostacolo o favorire determinati tipi di attività e comportamenti (Gehl, 2011).

A voler tentare di definire lo spazio pubblico, dunque, potremmo affermare che esso è intanto uno spazio complesso la cui intensità d'uso varia in base a dei fattori quali: la riconoscibilità rispetto ad un determinato contesto, il suo grado di attrattività e le sue qualità fisiche che consentono di operare una gerarchia tra spazi differenti. (Fera, 2020)

Lo stesso approccio al tema è stato utilizzato da autori diversi che nelle proprie definizioni hanno comunque tenuto conto dei tre aspetti fondamentali che caratterizzano gli spazi pubblici.

Lo spazio pubblico costituisce una gamma differente di luoghi (aperti o chiusi, di sosta o di percorso) predisposti ad accogliere flussi di persone, costruiti per la comunità e che se ne serviva secondo ritmi giornalieri, settimanali, mensili o semplicemente occasionali. Spazi di transito, di sosta, di lavoro, di commercio, di incontro, di spettacolo, di riunione, di eventi, di cerimonie religiose, che avevano come tratto distintivo, la presenza di una molteplicità di funzioni e si dispiegavano senza ordine di continuità, lungo strade, ponti, grandi slarghi, piazze, loggiati, gallerie, porticati, le hall pubbliche, giardini e parchi. Lo spazio pubblico è stato quindi, per i suoi intrinseci caratteri, un potente fattore di trasversalità e di connessione tra i differenti territori urbani e fonte tangibile di legami e di flussi che si opponevano ad ogni separazione: sia sociale che fisica di tali territori.

(Cassetti, 2008)

ogni luogo di proprietà pubblica o di uso pubblico accessibile e fruibile a tutti gratuitamente o senza scopi di lucro. Ciascun spazio pubblico ha proprie carat-

6 Già nel 1967, Michel Foucault denominava "eterotopia", il fenomeno di continua produzione di spazi, sociali e simbolici, non necessariamente riferiti al luogo fisico, ma piuttosto a condizioni dell'abitare e della fruizione dello spazio stesso, risultante di un continuo processo di auto-differenziazione degli usi all'interno degli spazi costituiti: «l'eterotopia ha il potere di giustapporre, in un unico luogo reale, diversi spazi, diversi luoghi che sono tra loro incompatibili» (Foucault, 1994).

teristiche spaziali, storiche, ambientali, sociali ed economiche.

Gli spazi pubblici sono elemento chiave del benessere individuale e sociale, i luoghi della vita collettiva delle comunità, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità, in linea con quanto espresso dalla Convenzione Europea del Paesaggio. La comunità si riconosce nei propri luoghi pubblici e persegue il miglioramento della loro qualità spaziale.

Gli spazi pubblici consistono in spazi aperti (come strade, marciapiedi, piazze, giardini, parchi) e in spazi coperti creati senza scopo di lucro a beneficio di tutti (come biblioteche, musei). Entrambi, quando possiedono una chiara identità, possono essere definiti come “luoghi”. L’obiettivo è che tutti gli spazi pubblici possano divenire luoghi.

(Carta dello Spazio Pubblico, 2013)

A great public space, first and foremost, is one that is used by people. Public spaces are defined by the activities that take place, the culture and identity of the communities they support, the social mix of people, the kinds of programming. On the physical side, a great public space needs to be well connected to its surroundings, easy to get to, and have “active edges,” meaning functions that help to bring people together and build community. It needs to feel safe and not be too noisy or windy or sunny or cold. The opposite is a space that is derelict, disconnected from its surroundings, and not being used. People see it as unsafe; women, children, and the elderly would never dream of going there. There can be too much focus on creating great event spaces with the idea of making places for tourists to enjoy. If we design spaces that are wonderful for residents, the city itself will be that much more interesting for visitors to visit.

(Helle Sørholt, 2016)

Le definizioni sopra citate sono tra quelle che riflettono meglio la nostra concezione di spazio pubblico e colgono la frastagliata e articolata realtà nella quale ci troviamo, considerando lo spazio pubblico il centro nevralgico delle relazioni umane, in grado di creare esperienze emozionali nei suoi fruitori, di risvegliare il senso di appartenenza ad una comunità o ad un contesto storico e geografico, garantendo il giusto equilibrio tra elementi fisicamente stabili ed elementi provvisori; una facies ricca di una varietà di funzioni e di forme sapientemente orchestrate (Belfiore, 2012).

Dunque, a voler fornire una definizione di spazio pubblico, diremo che esso è lo spazio pensato per le persone, definito dalle attività che lo caratterizzano, dalla cultura e dall’identità che riesce a trasmettere e dalla varietà di interazioni sociali che è in grado di offrire. Morfologicamente ben strutturato e ben collegato all’ambiente circostante (active edges), esso è per eccellenza lo spazio che più di tutti, caratterizza le città grazie all’integrazione della dimensione spaziale, funzionale e sociale.

Una delle peculiarità dello spazio pubblico è quella di consentire di attivare frequentazioni multi sociali offrendo una gamma integrata e complementare di attività; è lo spazio fisico della città in grado di essere vitale per le comunità

rafforzando i caratteri identitari di contesti talvolta differenti promuovendo un'urbanistica e un'architettura capaci di fornire riconoscibilità ai luoghi, sviluppando valenza estetica unitamente a qualità formale.

In questo spazio si manifestano le emozioni, i desideri e le contraddizioni delle comunità che vivendolo, concorrono alla sua definizione.

1.2.2 Evoluzione storica dello spazio pubblico dalla città antica alla città moderna

Il primo modello di tutte le piazze è l'agorà greca (letteralmente adunanza), in origine appunto il luogo dell'adunanza, dove si svolgeva la vita democratica della polis, generalmente circondata da portici (Stoà) e di forma geometrica regolare; successivamente, con il crescere delle città le agorà svolgevano funzioni anche di mercato, borsa etc. Col tempo si giunse a separare le due funzioni, realizzando due distinte agorà, una, collocata nel centro, destinata alle adunanze, l'altra, svolgente funzioni di mercato, in luoghi più accessibili alle merci (nelle città di mare ad es. Platone auspicava che tale agorà fosse limitrofa al porto).

Il foro, in epoca romana, era l'equivalente dell'agorà nella città greca. Il foro romano risaliva ai tempi della Repubblica ed era sede di attività commerciali nonché di comizi ed adunanze politiche. Nel periodo imperiale altri fori si aggiunsero, fino a dar vita ad un sistema spaziale complesso ed articolato; colonnati a doppia altezza, esedre, facciate di templi ed edifici, creavano e marcavano il passaggio da un foro ad un altro, da uno spazio all'altro, saltando la mediazione del percorso stradale. Vitruvio, nel *De Architettura*, definisce le molteplici funzioni del foro, compresi i giochi dei gladiatori, in assenza di una vera e propria arena, e i suoi caratteri architettonici, sottolineando come la sua dimensione debba essere accuratamente studiata, per evitare che non sia troppo grande e risulti dunque vuoto, o troppo piccolo, e dunque inadatto.

Nel Medioevo si hanno delle profonde modificazioni nelle concezioni spaziali della città: lo spazio residenziale privato si modifica rispetto alle antiche tradizioni orientali e greco-romane; la casa perde il carattere introverso, di intima quiete e di gelosa chiusura verso l'esterno, e diventa un complesso produttivo estroverso, quasi sempre formato da tre elementi: orto, bottega e abitazione, dove bottega ed abitazione si affacciano sulla via. Anche le strade assumono così la funzione di vero e proprio spazio pubblico e come tali vengono trattate nei regolamenti edilizi e negli statuti comunali, che testimoniano dell'attenzione verso forme di funzionalità e di decoro. I regolamenti definiscono spesso la larghezza e la morfologia delle strade, le attività consentite o da rimuovere, il decoro delle facciate prospicienti la pubblica via, i materiali da usare, gli aggetti dei balconi, etc. Le piazze nelle città principali sono adibite a funzioni differenti, religiose (la piazza del Duomo), civili, o commerciali, in quelle più piccole più funzioni possono svolgersi nella stessa piazza. Rispetto alle agorà greche o al foro romano la piaz-

za medievale non presenta una forma geometrica regolare, e a meno di qualche loggiato o portico, il compito di definire i contorni, la morfologia e le quinte della piazza è affidato all'edilizia circostante.

Fra il 1420 ed il 1430 a Firenze, ad opera di un gruppo di artisti di grandissimo valore si compie una delle più profonde rivoluzioni della storia dell'arte: l'invenzione della prospettiva (Gioseffi D., 1958). L'invenzione della prospettiva ebbe una influenza radicale e fondamentale nello sviluppo dei capolavori dell'architettura rinascimentale e tardo rinascimentale, ma fu anche una delle cause del mancato sviluppo dell'urbanistica in quel periodo. La visione centrale offerta dalla prospettiva infatti, se da una parte consentì il nascere di capolavori architettonici basati sulla pianta centrale, mal si adattava a cogliere entro tale visione la complessità dell'organismo urbano.

Nell'urbanistica del Rinascimento, l'elemento innovativo che consentì concreti sviluppi sul tema dello spazio urbano, è da ricercare altrove, cioè nell'elaborazione degli elementi singoli della città: la piazza, il portico, la nuova cinta muraria, etc. Fu in questo periodo infatti che, grazie all'utilizzo della prospettiva ed alle opportunità che essa offriva in termini di controllo progettuale dello spazio, la tradizione storica dello spazio urbano classico come spazio di relazione ben delimitato e racchiuso dalle pareti degli edifici, giunse a completa maturazione e trovò una sua organica definizione⁷.

La piazza diviene, nel Rinascimento, un organismo geometricamente definito e prospetticamente controllato; grande importanza viene data ai rapporti proporzionali fra le dimensioni della piazza e gli edifici che su di essa vi affacciano. Quando le condizioni lo consentono la piazza viene concepita in maniera unitaria garantendo una perfetta integrazione fra spazio vuoto e i limiti della piazza stessa. In epoca barocca la visione prospettica è ancora alla base delle composizioni urbanistiche, ma si moltiplicano i singoli punti di vista e la creazione dei grandi assi insegue una visione all'infinito dello spazio. La presenza di diversi punti focali e la necessità di collegarli non solo visualmente, introduce nell'urbanistica barocca il senso del movimento, dello spostamento, del tempo, che sarà l'elemento caratterizzante della concezione spaziale del Movimento moderno. Una prima matura concezione di tale visione si avrà a Roma con il piano di Sisto V, il primo progetto urbano di una città pensata per visitatori esterni (i pellegrini dell'anno santo), dove le sette basiliche rappresentano altrettanti "punti focali", i fondali degli assi prospettici che li collegano.

La grandiosa concezione spaziale, tipica dell'età barocca, dilata lo spazio urbano a dimensioni monumentali e scenografiche. La piazza perde in una certa misura il suo ruolo di spazio di relazione per diventare spazio di celebrazione.

L'urbanistica barocca inoltre estende il suo controllo, almeno scenograficamente, a tutta la città, alle piazze, ma anche alle strade. La strada pre-barocca si costruiva

⁷ Una sorta di riproposizione dello spazio architettonico interno, che aveva raggiunto le massime espressioni nell'urbanistica romana e in quella medievale.

per accostamento di singoli episodi, anche nel periodo rinascimentale. Solo alcuni elementi normativi (i portici, le altezze degli edifici, etc..) tendevano ad una configurazione in qualche modo omogenea ed unitaria dello spazio. Con il barocco e con l'urbanistica dell'assolutismo tale concezione viene superata; i grandi assi rettilinei barocchi, richiedono un controllo globale dello spazio prospiciente gli stessi⁸.

Ancora nel XIX secolo la concezione spaziale è improntata alle visioni tardo barocche. Così anche i piani dell'epoca, pur se introducono elementi metodologici tipici dell'urbanistica moderna, riflettono nella concezione spaziale visioni del secolo precedente. Lo stesso piano di Haussmann per Parigi nelle sue assialità, nella sua visione scenografica e monumentale, con le sue quinte unitarie ed i suoi punti focali visuali (l'Opera, l'Arco di trionfo), appartiene già all'urbanistica moderna per la sua concezione generale della città e per la metodologia di pianificazione adottata, ma all'epoca barocca quanto a concezione spaziale.

Della concezione barocca l'urbanistica ottocentesca tuttavia tende ancora a mantenere il rapporto tradizionale fra spazio pubblico (strada) e spazio edificato. L'isolato, sia esso di forma triangolare tardo barocca o come sempre più spesso accade un rettangolo di una scacchiera ortogonale, è ancora costruito lungo i bordi. Il passaggio dallo spazio pubblico a quello privato è netto e privo di mediazioni; le strade per quanto larghe sono tuttavia marcate e limitate dalle pareti continue degli edifici. La città presenta ancora una fitta rete viaria ed un articolato rapporto fra vuoti e pieni. Tale modo di pensare e costruire le città, che ebbe una sorta di codificazione teorica e pratica nelle opere di Cerdà nel suo piano di Barcellona, si manterrà ancora fino agli inizi di questo secolo nel piano di Berlage⁹ per Amsterdam dove il rapporto isolato strada è ancora risolto in maniera classica e, come esempio molto vicino a noi, il piano Borzì per Messina.

La grande innovazione della città di Cerdà sta nella concezione delle vie e degli isolati. Secondo lui la vita urbana si compone di due funzioni essenziali: il movimento e la sosta. L'isolato è il luogo della residenza individuale e familiare; la via è il luogo della comunicazione con il mondo esterno, con la natura e con la società. Il legame tra questi due elementi costitutivi della città dipendeva dunque da un rapporto di ordine superiore tra le due funzioni¹⁰ in cui lo spazio pubblico era dunque l'ossatura portante della città pianificata.

8 La "facciata continua" è un'invenzione tipica dell'urbanistica barocca che tende ad instaurare un controllo unitario e globale dello spazio urbano atto a garantire la massima dilatazione all'infinito dello spazio, attraverso la ripetizione dello stesso elemento. Si tratta di un controllo comunque "di facciata" nel senso che esso interessa solo le facciate prospicienti l'asse principale ma non si interviene a regolare quanto accade dietro la facciata all'interno degli isolati. Il primo grande esempio di un grande spazio barocco controllato attraverso una facciata unitaria è rappresentato dalla realizzazione della Place Vendôme a Parigi, ed in Italia dal piano per Torino. Esempi successivi sono il piano di ricostruzione di Lisbona e la Rue Rivoli a Parigi.

9 Al centro del progetto urbanistico per Amsterdam sud vi è la creazione dello spazio pubblico attraverso la sistemazione e distribuzione degli edifici che lo devono comporre o delimitare, proprio come le murature concorrono a delimitare gli spazi interni di una architettura. Fera, G., (2020), *Spazio pubblico e paesaggio urbano nella città moderna*, Planum Publisher, Roma-Milano, p. 106.

10 Cerdà, I., (1867), *Teoría general de la urbanización*, Imprenta Espanola, Madrid, trad. it. di Ceruti, A., (2004), *Teoria generale dell'urbanizzazione*, Jaca Book, Milano, pp. 26-27.



Fig.1. Un'immagine del piano del 1860 di Cerdà per l'ampliamento della città di Barcellona in cui emerge chiaramente l'impianto a scacchiera a griglia continua di manzane (isolati) con gli angoli smussati che permettevano una maggiore visibilità negli incroci.

La profonda evoluzione nel modo di concepire e progettare lo spazio urbano, che si impone nel Novecento, è la diretta conseguenza del superamento della visione prospettica rinascimentale e dell'affermarsi delle nuove visioni spazio-temporali. Tali nuove visioni prenderanno le mosse dallo sviluppo del pensiero scientifico che si realizza proprio all'inizio del secolo ed in particolare dal superamento della fisica newtoniana¹¹.

Queste nuove concezioni, prima di trasferirsi all'architettura ed all'urbanistica, trovarono un primo campo di sperimentazione in pittura, nel Cubismo¹². I cubisti non cercarono di riprodurre l'apparenza degli oggetti da un punto di vista unico; essi girarono attorno agli oggetti, cercarono di impadronirsi della loro struttura interna. Il cubismo rompe con la prospettiva rinascimentale; esso considera gli oggetti relativamente, cioè da parecchi punti di vista, nessuno dei quali ha il predominio assoluto.

L'impatto di queste concezioni spaziali, associato all'affermarsi dei mezzi di trasporto quali la ferrovia e successivamente l'automobile, ebbe sulla città e sulle concezioni urbanistiche dello spazio un effetto devastante. Nel giro di alcuni decenni, sia nelle concezioni teoriche che nella prassi concreta, la città antica, la città dell'uomo, aveva lasciato il campo alla città moderna, la città dell'auto.

Alla base delle visioni spaziali urbane moderne, vi sono sostanzialmente due fat-

¹¹ La *Teoria della relatività*, formulata da Einstein, richiedeva che si abbandonasse l'opinione secondo cui lo spazio ed il tempo erano concetti distinti e senza correlazione. Nella concezione di Einstein noi non esistiamo in uno spazio tridimensionale al quale sovrapponiamo il concetto di tempo; al contrario, le coordinate spaziali e temporali esistono insieme su una base di parità in un mondo quadridimensionale di spazio-tempo.

¹² Il Cubismo prese avvio a Parigi all'inizio del XX secolo e si pose in contrapposizione all'impressionismo nel senso che si poneva l'obiettivo di raffigurare gli oggetti nella loro essenza e non come ci appaiono. Il primo quadro cubista è considerato *Les Femmes d'Alger* di Picasso. Fra i massimi esponenti del cubismo oltre Picasso vi sono Georges Braque, Juan Gris, Roger Delaunay, Ferdinand Leger.

tori:

- l'affermarsi dell'automobile come mezzo di trasporto privato di massa, che richiederà per il traffico automobilistico apposite sedi separate dal traffico pedonale e romperà la tradizionale concezione della strada urbana come strada corridoio;
- una concezione meccanicistica della città che pone al centro della stessa non più lo spazio urbano, ma l'abitazione, o meglio la cellula abitativa elementare.

La necessità di progettare i nuovi impianti urbani in modo da favorire al massimo la circolazione dei nuovi mezzi di locomozione veloce, unita ai principi igienici e di orientamento che già avevano ispirato la Città industriale di Garnier, portano Le Corbusier ad operare una critica radicale e senza appello alla città antica, alle sue densità, ai suoi impianti tortuosi, alle sue strade corridoio. Con una efficace immagine egli contrappone "la strada dell'asino", curva e tortuosa, a quella dell'uomo; la linea retta sarà d'ora in poi l'elemento generatore di una città fatta per la circolazione, il movimento, la velocità.

L'uomo avanza diritto per la propria strada perché ha una meta; sa dove va, ha deciso di raggiungere un determinato luogo e vi s'incammina per la via più diretta. L'asino procede a zig zag, ogni tanto si perde dietro a qualche cosa, da quella natura balzana che è, va a zig-zag per evitare le pietre più grosse, per scansare i tratti ripidi, per cercare l'ombra.(..) E' l'asino che ha tracciato la pianta di tutte le città d'Europa, anche quella di Parigi, purtroppo. (Le Corbusier, 1967, p.21)

Tortuosa è la strada dell'asino, dritta quella dell'uomo. La strada a curve è un risultato arbitrario, frutto del caso, della noncuranza, di un fare puramente istintivo. La strada rettilinea è una risposta ad una sollecitazione, è il frutto di un preciso intervento, di un atto di volontà, un risultato raggiunto con piena consapevolezza. È cosa utile e bella. La strada corridoio non deve più essere ammessa, poiché appesta le case che la fiancheggiano e determina la formazione di cortili chiusi (Le Corbusier, 1967, p. 26).

La città classica, intesa come organismo urbano coerente e continuo è destinata a scomparire. Le nuove concezioni spaziali tendono ad annullare ed a stravolgere gli elementi costitutivi su cui era basata la concezione dello spazio urbano classico tridimensionale: le strade "corridoio" sostituite da un complesso sistema di mobilità; le piazze dilatate oltre le dimensioni tradizionali, etc.

Le unità di abitazione di Le Corbusier, gli *edifici lamellari* di Gropius non si organizzano per formare isolati, non definiscono non racchiudono uno spazio urbano, si collocano semplicemente in uno spazio vuoto. Nei disegni e nei progetti di Le Corbusier gli elementi spaziali della città classica sono spariti e con essi lo spazio urbano; sono sparite le piazze, le strade, i muri, le pareti, le quinte, i fondali; la città è ridotta a *le jeu savant des volumes dans l'espace*. Le Unità di abitazione, le torri cruciformi, non tendono a definire o circoscrivere alcuno spazio; si staglia-

no isolate in uno spazio indefinito percorso da veloci autostrade in un continuo divenire e movimento¹³.

Dunque, se lo spazio pubblico è stato l'essenza della città storica, è pur vero che esso è stato la vittima più rilevante della nuova urbanistica del Novecento, quella affermatasi a partire dai primi decenni del secolo: l'urbanistica moderna, "quella degli spazi liberi in mezzo ai quali si elevano i volumi costruiti"¹⁴ che ha annullato la struttura storica dei luoghi mutando il significato intrinseco di strada, alla quale venivano assimilati i "canali del traffico", classificati secondo il carattere e costruiti in funzione delle automobili. Il Movimento Moderno ha rotto completamente con la tradizione proponendo un modello urbano differente da quello precedente; partendo dalle critiche che Le Corbusier rivolge alla città storica riguardo la non più sostenibile commistione di funzioni fra attività residenziali e produttive, ma soprattutto fra le nuove esigenze della viabilità automobilistica e con il resto delle attività urbane, si tenta di risolvere il problema mediante l'introduzione dello zoning urbanistico. Il progetto urbano si è ridotto al puro calcolo delle volumetrie edificabili ed alla loro collocazione nello spazio in funzione di una loro massimizzazione; con la conseguenza che tutto ciò che è assimilabile a spazio pubblico (piazze, verde, servizi, etc...), quindi al di fuori della finalità di valorizzazione della rendita, è stato assolutamente trascurato o ridotto a quantità standard da relegare in aree residuali, tolta la polpa destinata ai volumi edificabili (Fera, 2020).

La città viene assoggettata ad un'ottica pianificatoria elementare basata su costruito e non costruito ma soprattutto a principi egualitari di utilizzazione dei suoli urbani espressi in forma qualitativa-standard di verde o di sezioni stradali validi ovunque che contribuiscono a dare a codeste politiche un'immagine egualitaria (...) dove i temi collettivi non sono seme di una gerarchia spaziale che rispecchi quella sociale-rappresentazione di una società omogenea uniformemente costituita da ceti medi."(Romano 2004)¹⁵

In tal senso un ruolo di grande rilevanza nella costruzione della città europea nella seconda metà del XX secolo è stato svolto dalla costruzione dei grandi complessi progettati unitariamente secondo i criteri della Carta di Atene e nelle successive direttive istituzionali di alcuni Paesi come la Francia (la realizzazione dei grands ensembles) che hanno prodotto una periferia caratterizzata da separazione rigida delle funzioni, uniformità delle strutture insediative, rigidità compositiva, dissoluzione dello spazio collettivo in favore di un generico spazio "aperto" nel

13 Una concezione che nei *piani di Algeri, Rio de Janeiro, Montevideo*, sarà portata alle estreme conseguenze. Il sogno tecnologico annulla anche il giuoco sapiente di volumi nello spazio, il movimento racchiude in sé ogni ragione spaziale, la città è ridotta ad una immensa megastruttura che raccoglie e materializza le linee di tensione del paesaggio e della costa ed è percorsa nel suo tetto da una grande autostrada. (Fera, 2020).

14 Punto 92, Le Corbusier, *La carta di Atene*, Edizioni di Comunità, Milano 1960.

15 M. Romano, (2004), *Costruire le città*, Skira, Milano.

quale si perde “la complessità strutturale formale e insieme sociale dello spazio urbano”. (Belfiore 2001).

Lo spazio pubblico, come sottolinea Gregotti (1993), è deprivato dei suoi caratteri di luogo di incontro, di scambio e di relazione sociale: perde il suo carattere fondamentale, di luogo di vita, per divenire semplice palcoscenico delle architetture in un quadro in cui i rigidi elementi funzionali hanno ridotto la complessità urbana della città storica in quattro grandi funzioni: abitare, lavorare, ricrearsi e circolare. Nessuna attenzione è posta sullo spazio aperto, quello del pubblico,

ai materiali dei quali ciascuno spazio era o poteva essere costituito, alla cultura tecnica utilizzando la quale era o poteva essere costruito. Nessuna attenzione all'ubicazione e alle sequenze dei diversi spazi aperti, alla loro logica, allo scenario dello spazio urbano che potevano costruire; nessuna attenzione al carattere profondamente ambiguo dello spazio aperto, al suo poter essere disgiunzione come congiunzione, separazione come rilegatura (Gregotti, 1993)¹⁶.

Il risultato è un insieme discontinuo di oggetti architettonici in cui la concezione tradizionale dello spazio pubblico è definitivamente scomparsa, frammentata in luoghi specializzati, polarizzati su di un numero limitato di funzioni: la strada come canale di traffico, i parcheggi, la scuola, il centro commerciale, i campi da gioco, scanditi solo dai tempi quotidiani di fruizione¹⁷.

Gregotti spiega perfettamente il profondo senso di svuotamento di significato di spazio pubblico che il Movimento Moderno portò con sé, un senso di vuoto rappresentato fisicamente da ampie distese verdi come plafond su cui gli edifici si si allocano quasi galleggiando.

Si assiste alla distruzione del concetto di spazio pubblico (la rue corridor) operata dall'urbanistica moderna: ad un'estetica dei vuoti si sostituisce una estetica dei pieni e lo spazio urbano è dissolto in un piano libero. Ciò che interessa è la vita dell'uomo intimo, del privato e che si occupa del suo spazio, non l'uomo pubblico che invece è considerato fomentatore del disordine in quanto agitatore dell'ordine del mondo.

1.2.3 La crisi dello spazio pubblico fra modernismo e non-luoghi.

La costruzione della città contemporanea è stato un processo basato su principi diversi e antitetici rispetto alla città precedente che ha lasciato ovunque un quadro di frantumazione della precedente unità urbana e la successione di aree edificate sottoposte a logiche organizzative che ignorano quelle immediatamente limitrofe. Così il quadro urbano che si presenta è all'insegna del disordine, cioè

¹⁶ V. Gregotti, (1993), Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale, in *Casabella*, n. 597-598 pag. 8.

¹⁷ Considerato come modello esemplare fino agli anni Settanta, costituisce oggi una parte importante dei problemi urbani della città europee ed una delle cause principali del malessere delle periferie.

di un caos generato da ordini circoscritti che non dialogano e si ignorano reciprocamente.

(Cassetti, 2014)

Se lo spazio pubblico è stato l'essenza della città storica, è pur vero che il suo significato è mutato profondamente con i cambiamenti socio-economici e politici del XIX secolo a cui l'urbanistica del Novecento ha tentato di fornire risposte e mediazioni. Soprattutto nella prima metà del Novecento, l'urbanistica moderna ha osservato gli spazi pubblici come "spazi liberi in mezzo ai quali si elevano i volumi costruiti"¹⁸, ha modificato il concetto progettuale e funzionale delle arterie stradali, quali elementi connettivi privilegiati per il traffico automobilistico, classificandole in funzione del tipo di veicoli che dovevano transitare.

Così dissolta la continuità del costruito, cancellata la nozione tradizionale della strada, l'idea di spazio pubblico è stata definitivamente abolita. Lo spazio collettivo è scomparso dalla pianificazione urbanistica moderna: la complessità urbana si era dissolta in spazio costruito e spazio libero e verde e il sistema di circolazione e di sosta andava a sostituire i segni del paesaggio urbano.

In questo quadro il primo fattore che è necessario considerare riguarda proprio la natura degli stessi spazi pubblici: troppo estesi, anonimi, impersonali, in cui le grandi distanze vanificavano le cose da fare (le attività) e quelle da vedere e in cui le attività erano disperse nello spazio e nel tempo. Così, lo spazio illimitato da risorsa diviene un fattore di separazione e di disgregazione dello spazio costruito.

Questi luoghi non hanno qualità spaziale e sono fortemente residuali, cosicché il loro trattamento resta confinato alla sola superficie che conferisce loro una certa qualità.

(Cassetti, 2014)

Il secondo fattore da considerare riguarda gli insediamenti progettati secondo le logiche del Movimento moderno in cui assume un aspetto fondamentale l'abitazione ma non lo spazio pubblico. Soprattutto nelle periferie post moderne il fenomeno di svuotamento di spazi pubblici ha fatto sì che esse si trasformassero in spazi di esclusione, in luoghi in cui le classi più povere e i giovani si trovassero in forti condizioni di emarginazione e sofferenza. Queste divengono aree di "non diritto" in cui si era (e in alcuni casi ancora si è) costretti a vivere privati non tanto della qualità dei servizi quanto di spazi di aggregazione, in cui la "povertà" delle sistemazioni esterne non era in grado di attivare buone pratiche sociali e le fratture, che isolano e automatizzano questi nuovi quartieri, rinforzano il sentimento di rigetto e la sensazione di essere ai margini della città. È proprio in queste porzioni di non città che lo spazio si fraziona e lascia apparire territori antagonisti: nei luoghi interstiziali, luoghi abbandonati in cui si perde il significato perché gli usi si riducono, lo spazio dato non è più condiviso e tutto ciò che rimane è l'accesso ai servizi pubblici.

18 Punto 92, Le Corbusier, *La Carta di Atene*, Edizioni di Comunità, Milano 1960.



Fig.2. La cittadella universitaria di Catanzaro, a vocazione produttivo-direzionale, appare in questa foto aerea come una cattedrale nel deserto priva per com'è di funzioni differenti in grado di caratterizzarla come parte integrante della città (Fonte: Foto dal sito di Ateneo).

Per me la città nasce con gli spazi pubblici. L'uomo, nel suo sforzo di costruire il proprio luogo nell'ambiente, ha generato quella sua meravigliosa invenzione che è la città a un certo momento della sua vicenda: precisamente quando, dal modificarsi del rapporto tra uomo, lavoro e natura, è nata l'esigenza di organizzarsi (come urbs, come civitas e come polis) attorno a determinate funzioni e determinati luoghi che possano servire l'insieme della comunità. (Edoardo Salzano, 2014)

Nella periferia i cittadini “reinventano la loro città nelle loro relazioni, nei loro percorsi, nelle loro occupazioni dello spazio. Sono obbligati ad arrangiarsi, ad improvvisare, a immaginare forme di legame, valori morali, piccoli lavori”. (Maciocco, 2007)¹⁹. Sopperiscono, in un certo senso, alla mancanza di quei caratteri tradizionali della città modificando intrinsecamente il concetto di vita in città e quindi adattando i comportamenti quotidiani alla nuova realtà urbana della periferia.

Il terzo fattore da tenere in considerazione riguarda la diffusione di “isole” specialistiche (sport, musica, cinema, intrattenimento, cultura, politica, servizi...) che solcano lo spazio della città contemporanea come retaggio del Movimento moderno. Se da un lato esse hanno fatto in modo che lo spazio pubblico moltiplicasse le sue possibilità, dall'altro hanno fatto sì che si creassero spazi aperti monofunzionali²⁰ e frammentati che da soli non potevano rappresentare la totalità

¹⁹ Maciocco, G., (2007), La dissoluzione della città duale ovvero il nuovo suburbanesimo. In: Arnaldo Cecchini (a cura di), “Al centro le periferie”, pag. 13.

²⁰ Uno degli esempi tangibili di queste isole specialistiche è l'Area Direzionale di Catanzaro, meglio conosciuta come Germaneto, ad ovest della città. Nonostante la sua vicinanza al centro cittadino (dista soli 6 km dal centro cittadino e quattro dalla costa), non è riuscita a divenire un vero brano di città in quanto caratterizzata da due funzioni che, se pur trainanti, non garantiscono la varietà funzionale e dunque fruitiva.

dello spazio pubblico.

Questo modo di concepire lo spazio pubblico ha annullato di fatto il concetto di città, anche laddove si trattava di inserire importanti funzioni; lo spazio che ne è venuto fuori è uno spazio che non favorisce le relazioni sociali, che non è vissuto dalle comunità e continua ad essere, come nel Movimento moderno, vuoto su cui galleggiano gli edifici. Così la complessità, caratteristica della città contemporanea, da origine ad un fenomeno di parcellizzazione delle dimensioni fisiche e funzionali che generano enclaves di interesse collettivo che si inseriscono nella città consolidata (ad esempio il Lingotto a Torino) e nelle periferie generando discontinuità fisica e sociale rispetto all'utenza e temporale rispetto all'uso. Tali polarità specialistiche spesso non adottano né offrono occasioni di relazioni con il contesto circostante e quindi non promuovono processi di adattamento, riconversione e riqualificazione del costruito e dello spazio pubblico adiacente.

Avviene così il fenomeno di desertificazione del territorio urbano per cui si riducono al minimo le potenzialità di un possibile sistema dello spazio pubblico che richiede di essere articolato e supportato da attività differenti, diffuse e integrate (Cassetti, 2014).

Secondo Marc Augé, che inserisce con il concetto di non-luogo una “nuova figura di opposizione” nell'interpretazione dei fatti urbani, la periferia della città contemporanea è caratterizzata da una fluidità spaziale che rende labili i confini del vivere associato (Augé, 1993). L'uomo del nostro secolo, in quanto cittadino del mondo, ricerca la propria dimensione sociale in contesti connotati dalle medesime caratteristiche che gli trasmettono un senso di sicurezza e familiarità: i non luoghi. Prendendo in prestito le parole di Marc Augé, diremo che se lo spazio pubblico è un luogo, identitario, relazionale e storico, e *costituisce quindi il principio di senso per coloro che lo abitano e il principio di intelligibilità per coloro che lo osservano*²¹, un non luogo è quello spazio che non può definirsi né relazionale, né identitario né storico. Con tale termine egli indicava due realtà complementari e distinte: sia gli spazi costituiti in rapporto a specifici fini (trasporto commercio transito tempo libero), sia le relazioni che gli individui intrattengono con questi spazi: infatti, se i luoghi antropologici generano vita sociale, i non luoghi creano la contrattualità solitaria²². Tra le tante opposizioni che esistono tra luoghi e non luoghi la più importante è che lo spazio del luogo è simbolizzato, al contrario quello dei non-luoghi non è simbolizzato ed ha a che fare solo con individui (clienti, passeggeri, utenti, etc.) e “al contrario dell'utopia esso esiste e non accoglie nessuna società organica²³”.

Augé intendeva definire una nuova modernità, connotata da specifici fenomeni sociali, culturali, economici, tipici delle società complesse della fine del XX secolo: la surmodernità che è strettamente connessa al fenomeno della globalizza-

21 Augé, M. (1993), *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, p. 5.

22 Augé, M. *Ibidem*, p. 87.

23 Augé, M. *Ibidem*, p. 101.

zione e che genera i non luoghi.

Essa è caratterizzata da:

- *Eccesso di tempo*: la temporalità presente e affollata di avvenimenti che finiscono presto nel dimenticatoio del passato e la loro fugacità non lascia spazio alla programmazione di un futuro a lungo termine;
- *Eccesso di spazio*: il mondo allarga i propri orizzonti spaziali e sempre maggiori sono le grandi concentrazioni urbane, i trasferimenti di popolazioni e la moltiplicazione di installazioni e mezzi per la circolazione accelerata;
- *Eccesso di individualismo*: l'aumento spropositato dei riferimenti spaziali e temporali rende necessaria per ciascuno la ricerca di un percorso personale che risponda alle istanze del dinamismo contemporaneo.

Dunque i non-luoghi sono i nodi e le reti di un mondo, quello delle periferie, apparentemente senza confini e risultano strutturalmente simili in ogni realtà urbana.

Negli insediamenti periferici europei di edilizia sociale²⁴, a quasi trent'anni dai primi interventi, queste parti di città (ormai consolidata) continuano ad essere considerate periferia se paragonate alla città storica. Proprio in questi brani di città emergono chiaramente disagi dovuti alla difficoltà di mobilità e congestionamento del traffico, disomogeneità nella distribuzione delle distanze, conseguente all'applicazione di quel modello insediativo direttamente derivato dal Movimento moderno, che deprime di importanza lo spazio pubblico come luogo di incontro a favore di una esasperazione dei contenuti funzionali della struttura insediativa e dei complessi edilizi. Le gravi questioni relative al degrado e all'obsolescenza degli stessi organismi edilizi quasi immediatamente dopo gli interventi, si considerano in primo luogo la scarsa qualità urbana e vivibilità degli spazi aperti pubblici e privati (strade, piazze, spazi residenziali, giardini, cortili, interstizi, porticati) e l'inadeguata offerta di attrezzature collettive e servizi, che comportano la mancanza di luoghi adeguati all'interazione sociale. In particolare lo spazio pubblico nelle periferie non ha mai acquisito il significato che da sempre lo caratterizzava nella città storica: luogo di incontro, di socializzazione, di avvenimenti quotidiani, di riconoscibilità e identità.

Tutto questo ha comportato inevitabilmente uno stato regressivo del comportamento sociale per la rinuncia alla formazione di un ambiente pubblico sano e la pianificazione urbana di cui avvertiamo l'insufficienza, partecipa del declino della coscienza pubblica solo in quanto tiene conto unicamente degli interessi

24 Soprattutto in Italia a seguito del piano di interventi INA casa da parte dello Stato. Nonostante la buona riuscita dei progetti, infatti, Giò Ponti criticherà il piano e la sua architettura poiché troppo scontata e priva di interventi sullo spazio pubblico. Boriani, M., Morandi, C., Rossari, A., (1986), *Milano contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica*, Designers riuniti, Torino, pp.261-262.

*commerciali e delle necessità del traffico*²⁵.

1.3 La riconquista dello spazio pubblico.

È tra gli anni '70 e '80 che si avverte la ripresa del termine spazio pubblico in un quadro generale di recupero urbano e di ritorno ad un sostanziale diritto alla città. Proprio perché già dalla fine degli anni Sessanta l'urbanistica moderna funzionalista e normativa è oggetto sempre più di critiche e le rivendicazioni vertono principalmente sulla presa in carico della condizione degli spazi esterni, sulla loro definizione residuale, sul loro trattamento a posteriori senza una visione d'insieme. È una fase culturale che segna la piena crisi dello spazio pubblico della modernità e dei suoi assunti antistorici, prima per gli studi anglosassoni di J. Jacobs e G. Cullen e dei sociologi della scuola di Francoforte, poi di quelli teorici italiani di impostazione "storicistica" e, successivamente, per la presa d'atto del fatto che la qualità della vita debba essere riconosciuta ufficialmente come domanda sociale. Le ricerche di teoria sociale infatti, con particolare attenzione ai fenomeni relazionali, comunicativi e culturali, hanno portato al lento processo di recupero dello spazio urbano attraverso la riscoperta dei suoi elementi compositivi. Particolare rilievo assume la nuova dottrina spaziale di Gordon Cullen²⁶ con la quale egli sostiene che l'ambiente spaziale sia caratterizzato dalla città nella sua totalità, considerando l'ambiente urbano come insieme integrato di manufatti architettonici e spazi aperti progettati per *"offrire agli abitanti sicurezza e, insieme, felicità"*; un *"obiettivo (...) realizzabile solo se la costruzione della città non è considerata solamente una questione tecnica, ma passante attraverso (...) un'appassionata attenzione per singoli dettagli, parti o persone"*.

Si fa così avanti la consapevolezza che il problema strutturale più rilevante da risolvere non sia quello delle abitazioni, bensì quello della ricostruzione di quello spazio pubblico in grado di creare comunità, poiché la progettazione delle architetture spesso non era inquadrata in una visione unitaria d'insieme che prevedesse anche la fondamentale la costruzione di "spazi di vita".

"...Per capire la città nel suo dinamismo tridimensionale, per seguire e modulare il suo processo di autogenerazione, per connettere ed estendere il suo tessuto è necessario uno studio dell'uomo, occorre capire in che modo l'esperienza umana trasforma in immagine la forma costruita". (Rykwert, 2008)

Non era pensabile che lo spazio pubblico della periferia moderna si risolvesse come un'aria residua riadattata o come il completamento mal definito di operazioni puntuali: c'era bisogno che trovasse la sua ragion d'essere nel contesto insediativo di cui faceva parte, divenendo l'elemento ordinatore attorno al quale

25 Mitscherlich, A., (1968), *Il feticcio urbano*, Einaudi, Torino, p. 70.

26 Si veda cap. 3.

si organizzava il costruito. Ciò aprì l'orizzonte della pianificazione a nuove forme e di composizione urbanistica, alla ideazione di nuovi spazi pubblici, in cui erano chiamati ad intervenire non solo urbanisti ma anche architetti paesaggisti ad artisti.

Agli inizi degli anni '80, il ricorso al termine spazi pubblici anziché spazio pubblico al singolare, segnò l'avvento di una nuova terminologia che, se da un lato fece scaturire l'attributo specifico della continuità spaziale, dall'altro decretò l'indiscussa centralità della costruzione di questi spazi tra gli obiettivi prioritari dell'urbanistica contemporanea²⁷ riformulandone la definizione attuale. La nuova terminologia testimonia che si trattò di seguire percorsi alternativi rispetto alle politiche della pianificazione urbana del periodo precedente che concentravano ogni attenzione sulle residenze, sui servizi, sulla circolazione e sulle arie verdi. Gli spazi pubblici divennero uno strumento prioritario del nuovo modo di pianificare, sviluppandosi per creare città a partire da tessuti diversi e per pianificare legami tra frammenti diversi e differenti della città: divennero in breve tempo i sinonimi di nuova immagine della città, di identità e di qualità urbana, di una nuova urbanità. Come osserva J. Borja²⁸: *“vocazione egualitaria e integratrice dello spazio pubblico è uno dei requisiti basilari per la giustizia urbana, un fattore di redistribuzione sociale è un regolatore della città. Tutte le zone della città debbono essere articolate in un sistema di spazi pubblici e dotati di elementi monumentali che diano loro visibilità e identità. Essere visti riconosciuti dagli altri è un requisito della cittadinanza”*. (Borja, 2005)

Diversamente da quanto avviene nell'articolazione delle megalopoli mondiali, soprattutto nelle periferie e negli ambiti periurbani delle città europee, lo spazio pubblico continua a costituire il riferimento imprescindibile, un condensatore sociale che raccoglie istanze culturali e semantiche, fruibili e percettive, ambientali ed eco-sistemiche, costruttive e materiche, senza tuttavia avere caratteri e fattezze identiche in ogni luogo.

Dopo il movimento Moderno, l'orizzonte culturale comune è stato quello dell'impossibilità di ricorrere a verità universali, a modelli apodittici o a enunciati totalizzanti, tanto nel campo architettonico e urbano che in quello storico o filosofico, in grado di dimostrare in che forme o funzioni, nonostante i cambiamenti epocali, lo spazio pubblico abbia mantenuto intatta la propria caratteristica di spazio di relazione.

La legge, la certezza assoluta, lascia il posto alla regola, all'affermazione di un principio confutabile, di indeterminazione. Per gli architetti e per gli urbanisti,

27 Secondo le raccomandazioni del programma UN-Habitat gli spazi pubblici dovrebbero raggiungere almeno il 40-45% tra strade e aree di comunità entro il 2030.

28 Il vuoto che è sospensione, intervallo, taglio, rottura, soglia ma anche negativo del pieno, del costruito urbano, pur essendo esso stesso, in questo senso, un materiale. Lo spazio pubblico, però, dovrebbe essere caratterizzato dalla capacità di attrarre persone, attività, relazioni. Infatti senza queste forme di coinvolgimento questi contesti spazio-temporali rimarrebbero abbandonati, e le persone non avrebbero nessun motivo di frequentarli. Borja, J. (2005), *Il diritto alla città*, in Marcelloni, M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea*, Franco Angeli, Milano, op. cit. p. 138.

ciò si sostanzia nei nuovi e dirompenti fenomeni in atto in quegli anni nella città europea: l'arresto della crescita nelle forme delle grandi concentrazioni; i nuovi rapporti tra industria e agricoltura; una scomposizione dei cicli produttivi; una nuova forma di domanda e offerta; l'affermarsi di una società di minoranze, refrattaria a essere ricondotta in un insieme; nuove forme di localismo e nuovi modi di occupazione del suolo; la dispersione e il decentramento delle attività e dei luoghi da abitare nelle forme della città diffusa. Dalla città proviene insomma una domanda sfrangiata di nuove forme occupazionali, di nuovi spazi per il terziario e la produzione, di nuovi modi di mobilità di massa: a questa complessa domanda sociale non può corrispondere una risposta univoca o un metodo condiviso, e il restringimento dell'orizzonte necessita di un ripensamento nell'approccio al progetto. I piani divengono allora progetti a grana fine, che non investono l'intera forma urbana, ma guardano allo specifico, osservano gli interstizi e si soffermano su razionalità minimali che funzionano però nell'insieme, sviluppando una nuova "semantica" del discorso dello spazio pubblico.

Dal punto di vista architettonico, l'intervento progettuale è portato a ragionare sul miglioramento dell'esistente attraverso trasformazioni strategiche puntuali, che spesso appartengono all'universo degli spazi aperti e sono un passaggio obbligato per un serio ascolto del contesto e con un'attenzione sempre crescente alla sostenibilità ambientale. Il progetto si fa ipotesi, congettura, discorso, racconto, dichiarando la parzialità della proposta rispetto al vasto universo urbano.

Ma nel progetto di modificazione del territorio, non c'è spazio per la retorica sulla parzialità delle mosse progettuali. L'idea di modificazione non usa l'indeterminazione dei fenomeni urbani come pretesto per rinchiudersi in gesti scultorei e autonomi: senza rinunciare a imprimere un progresso durevole alla città, esprime un giudizio su di essa e sui processi che l'hanno generata, ricorrendo ad alcune metafore chiave, di tipo geologico (come sedimentazione e stratificazione), spaziale (la città come deposito o magazzino di progetti interrotti) e progettuale (il territorio come palinsesto), che chiamano in causa la storia come possibile via d'uscita dalla ripetizione incessante di immagini massificate²⁹.

La consapevolezza della stringente contrapposizione tra mutamenti sociali e inerzia delle forme presenti nella città, consente di ancorare le ipotesi progettuali alla realtà, impedendo sia manipolazioni improprie del passato che illusionistiche fughe tecnologiche. Lo spazio pubblico *ha delle caratteristiche meramente urbane e sarebbe un errore lasciare in mano ai tecnologi la sua articolazione poiché verrebbe ridotto a mero allestimento* (Belfiore E. 2019).

La "modificazione" è dunque un progetto consapevole del presente, affrontato,

²⁹ Anfione e Zeto, (2014), Bernardo Secchi e Paola Viganò. Modificazioni nella città del XXI secolo: lezioni di pianoforte per la metropoli contemporanea, in *Rivista di architettura e arti* n. 25, pp. 121-131.

come scrive Vittorio Gregotti³⁰, con l'orgoglio della modestia.

La modificazione è intesa come ciò che trasforma il luogo in cosa dell'architettura, che fonda l'atto originario e simbolico di prendere contatto con il suolo e con la natura come insieme delle cose materiali presenti, attraverso il riconoscimento e la costituzione del principio insediativo. (Gregotti, 1984)

L'architettura della modificazione³¹ (Gregotti, 1984) non potrà che presentarsi innanzitutto come modificazione del progetto moderno, della sua lunga e articolata tradizione, senza l'aspettativa di gesti definitivamente liberatori o di impraticabili riconciliazioni unitarie, ma anche rifuggendo la dissoluzione dei valori del progetto nell'accettazione mimetica dei fenomeni contestuali.

Proprio negli spazi aperti si manifestano le caratteristiche della modificazione: venendo meno la forza ordinatrice del costruito, è principalmente nel **progetto degli spazi pubblici**, nel ridefinirli come luoghi del vivere insieme, che risiede l'occasione di una riforma plausibile della forma città. Si tratta, al contempo, di sperimentare nuove strategie progettuali, maturare uno sguardo diverso capace di modificare la tradizionale lettura delle forme e, in questo modo, disegnare una città differente ma che, con molta probabilità, già esiste. Si tratta, in effetti, di corrispondere mediante il progetto urbano, al vissuto della città.

1.4 La città senza spazio pubblico: “le periferie”.

*“La bellezza naturale del nostro Paese non è merito nostro.
Ciò che può essere merito nostro è migliorare le periferie,
che sono la parte fragile della città e che possono diventare belle”*
(Renzo Piano)

John Foot ha definito la periferia come una “historical and continually changing formation” (Foot 2000, 8), mentre secondo Robert Castels (2003) essa è costituita da territori in cui si cristallizzano i più importanti fattori di dissociazione sociale, che si possono individuare attraverso indicatori di disoccupazione, di deprivazione materiale, di criminalità, etc.

Dallo studio e dall'analisi della città contemporanea emerge chiaramente come la marginalità di molte periferie contemporanee³² sia caratterizzata non dalla man-

30 Tratto dall'editoriale “Modificazione” di Vittorio Gregotti, considerato uno dei testi fondativi dell'architettura e dell'urbanistica post-moderne, in un numero speciale di Casabella del 1984 dal titolo “Architettura e modificazione”.

31 Casabella 498/99, “L'architettura della modificazione”, Gennaio-Febbraio 1984, pp. 2-7.

32 L'argomento è trattato in maniera concisa e per ciò che concerne la ricerca; vista la sua articolazione potrebbe essere argomento di una tesi a sé stante.

canza di servizi³³ o attività differenti da quelle residenziali, bensì dalla carenza di spazi pubblici, ovvero di quei luoghi centro della vita sociale e collettiva della città. La carenza di spazi pubblici porta con sé un profondo deficit di relazioni umane e sociali, con conseguenti fenomeni di estraniamento e mancanza di identificazione con il territorio in cui si vive e la carenza di funzioni rende i luoghi privi di qualsiasi attrattività.

Si scriverà di periferie al plurale poiché non esiste un solo tipo di periferia ma ne esistono almeno due: quelle “spontanee” o diffuse e quelle “pianificate” o consolidate. Le prime nate sulla spinta di diverse ondate di “emergenze” abitative, le seconde quasi tutte in attuazione dei Piani Regolatori Generali. Dispersione edilizia ed abusivismo connotano fortemente la struttura insediativa di entrambe le tipologie di periferie in molte città, grazie a una serie di lottizzazioni a bassa densità³⁴ rivolte prevalentemente ad accogliere popolazioni di pendolari, transfughi delle grandi città ma che nelle grandi città ancora oggi lavorano e che si ritirano in questi luoghi solo per dormire.



Fig.3. Un esempio di sprawl: l'edificato appare omologato e omogeneo, lo spazio pubblico è ridotto ad aree verdi sparse così come sparso è l'edificato.

Tra quelle spontanee però occorre fare una distinzione: alcune sono state inglobate all'interno della maglia strutturale urbana, altre, invece, sono rimaste completamente al suo esterno e si presentano come brani urbani tipici della città contemporanea. Ci riferiamo ad una espansione a carattere suburbano definita sprawl o suburbia con cui si descrivono alcuni peculiari processi insediativi relativi prin-

³³ Il fattore che connota in superficie la periferia appare quindi essere la condizione di marginalità, localizzabile indistintamente all'interno o all'esterno di quella che storicamente era la forma urbana ma non più la mancanza di servizi.

³⁴ L'idea di una urbanizzazione a bassa densità ha origini teoricamente ben definite che risalgono alla fine del XIX secolo quando in Gran Bretagna si sviluppò un movimento di pensiero, ispirato in generale al Romanticismo ed all'idea di un ritorno alla natura, che immaginò un processo di urbanizzazione alternativo alle città che presentavano elevate concentrazioni, degrado ambientale, problemi sociali derivanti dall'affollamento. Principali esponenti di questo movimento furono William Morris ed Ebenezer Howard, cui si deve la formulazione di un modello insediativo a bassa densità universalmente noto come *Città giardino*.

principalmente alle aree periferiche caratterizzate soprattutto da una bassa densità insediativa e carenza di spazi relazionali rispetto a nuclei urbani consolidati.

L'idea di una urbanizzazione a bassa densità ha origini teoricamente ben definite che risalgono alla fine del XIX secolo, quando le condizioni di vita dei lavoratori nelle grandi città industriali in Europa erano spaventose, come riportate dalle tante inchieste e dai tanti studi fatti da urbanisti e sociologi dell'epoca. Fu proprio in Gran Bretagna che si sviluppò un movimento di pensiero, ispirato in generale al Romanticismo ed all'idea di un ritorno alla natura, che immaginò un processo di urbanizzazione alternativo alle città che presentavano elevate concentrazioni, degrado ambientale, problemi sociali derivanti dall'affollamento, etc. Principali esponenti di questo movimento furono William Morris e soprattutto Ebenezer Howard, cui si deve la formulazione di un modello insediativo a bassa densità universalmente noto come "Città giardino".

Nel formulare la sua idea di Città giardino Howard ebbe a riferimento alcune esperienze che si erano già sviluppate a partire dalla fine del XIX secolo: i *garden suburbs*, per le middle class, e i villaggi operai, le *Company towns*. L'intento principale di Howard era quello di trasformare un sobborgo residenziale in una vera e propria città in cui poter collocare anche le attività lavorative e i servizi necessari, attraverso il decentramento di alcune funzioni.

Rispetto agli antecedenti culturali, la città diffusa si sviluppa nelle aree più esterne della periferia delle grandi città, ma anche centri urbani di piccole e medie dimensioni e nei comuni a carattere rurale dove, attraverso il progressivo frazionamento di lotti agricoli, sono state realizzate costruzioni di piccola e media dimensione³⁵, adibite ad abitazione, senza il rispetto di alcuna norma urbanistica e secondo alcuni criteri essenziali legati alla morfologia dei luoghi e alla massimizzazione dello sfruttamento delle risorse fondiari.

La Gran Bretagna fu il primo paese in cui si affermò lo sviluppo di quartieri suburbani a bassa densità, grazie alla diffusione di una estesa rete ferroviaria locale che fece da supporto alla crescita dei *suburbs*.

Negli Stati Uniti lo sviluppo della periferia a bassa densità assunse dimensioni notevoli grazie alla elevata disponibilità di spazi e si basava sul modello ispiratore delle prairie houses di Frank Lloyd Wright e il suo modello di Brodoacre city³⁶. Uno dei massimi esempi di città diffusa negli States fu "edge city". Il termine è stato reso popolare dal libro del 1991 *Edge City: Life on the New Frontier* di Joel Garreau. Egli sosteneva che la città periferica fosse diventata la forma standard di crescita urbana in tutto il mondo, rappresentando un modo completamente diverso di intendere la città del XX secolo rispetto a quella del centro cittadino del XIX secolo. L'idea alla base era quella che alcune grandi imprese dovessero es-

35 Al suo nascere l'espansione suburbana fu salutata positivamente come una opportunità da parte delle famiglie, una scelta di libertà, ovvero di potersi muovere più liberamente e rapidamente sul territorio. (Camagni, Gibelli, Rigamonti 2002)

36 Wright immagina una città estesa dagli ampi spazi servita da un efficace sistema viabilistico. Il sistema di strade definisce una griglia che accoglie al suo interno residenze, fabbriche ed attrezzature urbane. Alla base dell'idea compositiva vi è la possibilità pressoché illimitata di mobilità individuale.

sere ri-localizzate in aree suburbane³⁷ dove era possibile disporre di una maggiore quantità di spazio e trovare un ambiente meno inquinato e caotico dei downtown delle città. Inizialmente l'idea sembrò vincente e i business district delle edge city si svilupparono in molti Stati; non tardarono però ad emergere le criticità di quello che sembrava un notevole modello di sviluppo urbano: nonostante il trasferimento di importanti funzioni, il semplice fatto di dover utilizzare l'automobile per qualsiasi tipo di spostamento ha fatto sì che si perdesse quasi completamente la possibilità di muoversi a piedi e godere delle città nella loro totalità. Diverse indagini condotte in seguito, hanno messo in evidenza come un fattore di qualità fondamentale, assente nelle edge cities, e presente invece nelle città, sia considerato uno spazio urbano formato da una fitta rete di strade interconnesse su cui è possibile muoversi a piedi. The Urban Land Institute ha promosso la creazione di spazi pubblici pedonali come una delle principali innovazioni da introdurre per riqualificare i business districts suburbani: ancora una volta, lo spazio pubblico si riconferma il cuore delle città.

In Italia, la crescita suburbana o periurbana si è affermata in maniera sensibile a partire dalla seconda metà degli anni '70 ed ha interessato, seppure con caratteristiche diverse, l'intero territorio nazionale, le regioni del Sud e quelle del Nord. Bernardo Secchi evidenzia che il fenomeno della dissoluzione urbana si palesa per garantire

*più elevati livelli di benessere, nuove tecniche e modalità organizzative della produzione, nuovi comportamenti individuali e collettivi (...) dando luogo ad evidenti fenomeni di dispersione insediativa*³⁸.

Sul fenomeno esiste ormai una vasta casistica di studi e ricerche che hanno analizzato le cause, le caratteristiche e le conseguenze della suburbanizzazione nelle diverse condizioni geografiche del paese (Indovina 1990; Camagni, Gibelli, Rigamonti 2002; Mininni 2005; Zanfi 2011). Per descrivere questo fenomeno, sono state utilizzate differenti definizioni in base alle diverse regioni:

Il termine di città diffusa è stato utilizzato da Francesco Indovina (1990, 1999), in riferimento al fenomeno di sub urbanizzazione che aveva interessato le regioni del Nord Est ed alcune regioni del centro (Toscana, Marche) che avevano vissuto in quegli anni un forte processo di decentramento produttivo e di sviluppo economico legato all'affermarsi di alcune filiere produttive legate anche al made in Italy e basato su un proliferare di aziende di medie e piccole dimensioni, spesso a conduzione familiare; la "dispersione urbana" ha interessato, invece, in prevalenza le regioni del Mezzogiorno, ed in particolare Campania, Calabria e Sicilia, dove spesso ha assunto i caratteri dell'abusivismo. Diversamente che nella "Terza Italia", dove come abbiamo visto la città diffusa è stata alimentata

37 Un grande esempio di questo modo di organizzare la città potrebbe essere costituito da Germaneto a Catanzaro, dove negli anni '80 è stata dislocato il campus dell'Università degli Studi Magna Graecia e la sede della Cittadella regionale.

38 Secchi, B. (2005), *Le città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma, pg. 27.

dalla crescita di un sistema produttivo nel Mezzogiorno la suburbanizzazione ha avuto i connotati di una incontrollata e caotica espansione esclusivamente o quasi residenziale. (Fera, Ginatempo, 1985)

Tale fenomeno è stato certamente favorito dallo sviluppo della motorizzazione di massa e diffusosi con l'avvento della società contemporanea. Oltre che una nuova estetica urbana, esso esprime appieno le trasformazioni economiche, sociali, politico-amministrative e culturali della nostra epoca³⁹.

Si tratta infatti di un sistema relazionale del tutto coerente e funzionale ai nuovi stili di vita basati sulla cultura dell'individualismo e sulla motorizzazione di massa, che ha consentito uno sviluppo pulviscolare e disperso degli insediamenti. Questa tipologia di espansione urbana, talvolta incontrollata, è causata in parte dalla necessità di ospitare una popolazione urbana in aumento, in parte dal desiderio di avere a disposizione un maggiore spazio abitativo e di servizi residenziali spostandosi verso la periferia in cerca di una vita più agiata, privilegiando lo spazio domestico allo spazio pubblico. Gli abitanti che risiedono in questi insediamenti⁴⁰ tendono a vivere in unità familiari singole e ad usare l'auto o altro mezzo, per raggiungere il luogo di lavoro. Il più importante indicatore dello sprawl è il consumo di suolo⁴¹, i problemi ambientali legati ad un uso massiccio dei mezzi di trasporto e l'erosione della vita pubblica e sociale data dalla mancanza di luoghi relazionali, prive di quella ricchezza multifunzionale che è il vero patrimonio qualitativo della città antica.

All'interno di queste "non città"⁴² le condizioni di degrado tendono naturalmente ad aggravarsi e difficilmente trovano un'inversione di tendenza spontanea, proprio perché l'affezione al luogo da parte degli abitanti si sviluppa solo insieme a una accresciuta qualità dell'ambiente vissuto. Alla base del benessere, anche soggettivo, si colloca infatti l'attaccamento al bello e al funzionale che, attraverso la consuetudine alla manutenzione e al miglioramento, si oppone al degrado che, se non combattuto costantemente, diventa il fattore di maggiore depauperamento del patrimonio edilizio.

Anche se periferie consolidate e città diffusa appaiono oggi due realtà profondamente diverse (nel primo caso, il decentramento di grandi funzioni amministrative e di servizi a grande scala era dettato ancora dalle logiche compositive del

39 Il fenomeno della dispersione urbana. Il concetto di Sprawl, è utilizzato per descrivere le aree urbane in espansione, in relazione ad un fenomeno per il quale questa avviene nonostante una percentuale ridotta o nulla della popolazione. Proprio per le diverse premesse socio-economiche, culturali e politiche che sottendono alle varie forme di sprawl è complesso generalizzare e considerare la città diffusa semplicemente come un prodotto di esportazione Nordamericana.

40 Si tratta per lo più di classi medio-borghesi che abitano questi quartieri e che sono state le più interessate dai profondi cambiamenti sociali prodotti dal processo di "perifeizzazione".

41 Sistema Nazionale di Protezione dell'ambiente (SNPA) (2019), Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici, Roma.

42 Espressione utilizzata proprio per indicare la mancanza di spazi pubblici in grado di generare socialità.

movimento Moderno⁴³ per cui i grandi blocchi residenziali erano posizionati al centro e tutt'intorno vi erano le immense distese di parcheggio, nel secondo caso l'edificato nasce in maniera più o meno spontanea) per i problemi che sollevano rispetto alla necessità di una loro riqualificazione, presentano un aspetto comune: la scarsa presenza e in certi casi assenza di spazi di relazione. Per questo motivo, le politiche urbane volte al recupero delle aree periferiche, sia per le periferie consolidate che per quelle diffuse, sono fortemente incentrate sul progetto dello spazio pubblico.

1.5 Lo spazio pubblico come motore della rigenerazione urbana.

La centralità assunta dagli imperativi della crescita economica all'interno del modello neoliberista e il progressivo decentramento di responsabilità del governo centrale ai livelli territoriali inferiori della gerarchia politico-amministrativa, hanno spinto molti governi locali ad intraprendere una varietà di strategie di valorizzazione economica e territoriale richiamando grandi investimenti esterni per avviare processi di costruzione di spazi pubblici in grado di rispondere alle esigenze della collettività. Tra questi, l'organizzazione di grandi eventi, creazione di attrattori culturali, ambiziosi progetti di *rigenerazione urbana* su cui riversare le aspettative di innovazione delle città. L'obiettivo prioritario delle politiche urbane è divenuto, in sostanza, quello di mobilitare gli spazi cittadini pubblici per trasformarli in risorse economicamente produttive senza, spesso, considerare gli impatti che essi avessero sulle comunità.

La rigenerazione urbana è il tema urbanistico che più di altri riesce a fornire risposte concrete e adeguate, in materia di governo del territorio, per i cambiamenti socio-culturali in atto. È il termine che più di qualsiasi altro racchiude in sé una molteplicità di significati e di metodi di azione e che, con il suo aspetto multiscalare, riesce ad arricchire di significato il disegno dello spazio urbano.

Secondo il dizionario Treccani per rigenerazione s'intende nel senso sociale, morale o religioso, rinascita, rinnovamento radicale, redenzione che si attua in una collettività: *rigenerazione morale, civile, politica di un popolo, di una nazione, della società*⁴⁴. Anche se il termine apparve per la prima volta nell'Inghilterra degli anni Settanta, di rigenerazione urbana in ambito urbanistico si iniziò a parlare sin da quando, nell'immediato dopoguerra, lo Stato promosse i piani di ricostruzione.

Dalla revisione critica operata dal Team X⁴⁵, a partire dal secondo dopoguerra,

43 La periferia della città moderna era il luogo della residenza e quando si decise di trasferire all'esterno del centro cittadino le funzioni, lo si fece mediante i principi del movimento Moderno: grandi blocchi residenziali al centro con immense distese di parcheggio intorno.

44 Dizionario Treccani.

45 Nato nell'ambito degli ultimi CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*) è un organismo, intenzionalmente non strutturato, che ebbe il compito negli anni '50 di organizzare gli incontri di un gruppo prevalentemente formato da architetti, col fine di discutere ed elaborare idee e documenti congiunti sull'architettura e l'urbanistica.

inizia una complessa ri-concettualizzazione del pensiero urbanistico che parte dalla sostituzione lessicale dei termini “rinnovo” e “recupero” con il concetto di “rehabilitation” e “riqualificazione”, nel tentativo di giungere a una definizione interdisciplinare all’interno della comunità urbana.

Benchè il termine riabilitazione abbia un’origine antica, il suo utilizzo nell’urbanistica si è diffuso negli anni ’70. Nella legislazione urbanistica, fino ad allora, non si conoscevano che i termini di rinnovo e restauro, intendendo nel primo caso la distruzione di una parte degradata della città e la sua sostituzione attraverso l’inserimento di nuovi edifici, e nel secondo il mantenimento degli immobili antichi, protetti in quanto storici.

A partire dagli anni ’80, la pianificazione urbanistica ha progressivamente e decisamente spostato la sua attenzione dal governo dei processi di espansione urbana, che l’avevano caratterizzata per tutta la prima metà del secolo, alle politiche riuso e riqualificazione della città esistente.

Riuso e riqualificazione della città esistente rappresentano oggi le nuove missioni dell’urbanistica nella città contemporanea, con l’obiettivo di ridurre il futuro consumo di suolo, riutilizzando parti di città in abbandono ed immettendo qualità nella città esistente, restituendo dignità urbana alle periferie diffuse a bassa densità.

Il ***riuso*** nasce dalla necessità di assegnare nuove funzioni e nuovo ruolo e significato collettivo ad aree una volta destinate e a funzioni produttive o introdurre nuove funzioni in intere parti di città che si presentano come “non luoghi”, anonime periferie residenziali prive di funzioni e spazi di aggregazione sociale.

La ***riqualificazione***, invece, pone l’accento sulla necessità di dare qualità urbana ed ambientale alle ampie parti di città, in larga parte periferiche, dove sono presenti fenomeni di degrado ambientale e sociale, forme di inquinamento, assenza di servizi, scarsità di dotazioni infrastrutturali, assenza di spazi pubblici e luoghi di socializzazione.

Riuso e riqualificazione rappresentano le due facce di una stessa medaglia, nel senso che i processi di riqualificazione urbana, ovvero il miglioramento della qualità ambientale, del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici, richiede che nuove funzioni e nuovi ruoli, in grado di sostenere il processo di riqualificazione, vengano assegnate alle parti degradate.

Soprattutto in Europa, l’attuale fase dello sviluppo urbano è caratterizzata da un sensibile rallentamento della espansione e della crescita urbana dovuta a due fattori fondamentali:

- un generale *rallentamento della crescita demografica* dovuta alla fase economica scarsamente espansiva se non in alcuni casi di stagnazione o recessione che ha notevolmente ridotto, rispetto agli anni precedenti, i processi di urbanizzazione;
- un processo di urbanizzazione sostenuto, soprattutto sul finire del secolo scorso, anche in assenza di crescita demografica, caratterizzato da insediamenti periurbani o suburbani a bassa densità, con prevalente tipologia di case monofamiliari che ha assunto diverse deno-

minazioni quali sprawl, peri o suburbanizzazione, rurbanizzazione, ecc., che ha portato alla formazione di una enorme periferia diffusa, priva di servizi e luoghi di aggregazione, che ha di fatto annullato ogni distinzione fra città e campagna;

- l'affermarsi, soprattutto a inizio secolo, dei principi di sostenibilità ambientale che ha spinto numerose nazioni europee verso politiche di contenimento del consumo di suolo.

Di conseguenza, negli ultimi decenni le politiche urbane europee si sono caratterizzate per una concentrazione verso politiche di *rigenerazione urbana*, un processo che include la sfera economica, sociale e funzionale poiché prevede l'integrazione tra politiche di riqualificazione fisico-ambientale e politiche di sviluppo economico volte al contrasto della marginalità sociale.

I processi di rigenerazione in Europa hanno riguardato due principali tipologie di territorio urbano: da un lato i grandi complessi industriali dismessi, dove l'individuazione di una corretta destinazione d'uso fa spesso da freno al processo di riqualificazione; dall'altro le grandi aree "periferiche" degradate attraverso il miglioramento del decoro urbano, riuso e ri-funzionalizzazione delle aree esistenti, il miglioramento delle condizioni di sicurezza e il potenziamento dei servizi.

Se si volesse cercare di schematizzare l'evoluzione dell'idea di rigenerazione urbana, riscontreremmo sicuramente delle fasi che ne hanno scandito il percorso:

- La prima fase è costituita da una serie di azioni su campi diversi di natura settoriale e concentrata quasi esclusivamente alla sola dimensione edilizia della riqualificazione, che ha cercato di risolvere problemi urbani senza affrontare prima le cause della crisi umana dei quartieri;
- Segue una seconda fase di rinnovamento urbano in cui si supera il concetto di semplice ristrutturazione edilizia e si cerca di intervenire sulla forma urbana anche se per ambiti separati e senza una visione complessiva d'insieme;
- La terza fase prefigura un salto concettuale rispetto alla soluzione dei problemi dei grand ensemble urbaine legata alla sola ristrutturazione edilizia; tale scarto è rappresentato dall'istituzione della missione Banlieue 89⁴⁶

Da qui in poi, tra gli anni Novanta e Duemila, nelle operazioni di rigenerazione urbana, si va affermando sempre di più l'esigenza secondo la quale la qualità della forma urbana è dettata prioritariamente dalla creazione di spazi pubblici che, messi in relazione tra loro, sono in grado di garantire quei processi di interazione sociale che stanno, da sempre, alla base delle comunità urbane. Questi sanciscono

46 È stata una missione interministeriale, animata dagli architetti Roland Castro e Michel Cantal-Dupart. Voluta dal Presidente Mitterrand, trae origine dall'associazione omonima creata dai due architetti nel 1981, il cui obiettivo principale era migliorare l'urbanistica delle banlieues. La missione scompare nel 1991, fondendosi nella Délégation Interministérielle à la Ville (DIV).

l'affermarsi di politiche volte ad operare sull'esistente in contesti di differenti trame insediative, frutto della separazione delle funzioni e della composizione libera nello spazio del Movimento moderno e costituenti un arcipelago di parti spesso isolate e introverse, nelle quali a dettare le regole era principalmente la domanda residenziale.

Le politiche urbane volte a migliorare le condizioni di vita delle comunità, iniziano ad enfatizzare il ruolo potenziale degli spazi pubblici come armi nell'arsenale della competizione interurbana globale e locale; come catalizzatori per il rinnovamento urbano; come potenziali arene per la rivitalizzazione della comunità e la democrazia locale partecipativa; e nelle loro funzioni più tradizionali come fonte di servizi e tessuto di collegamento tra gli spazi privati della città" (Carmona et al. 2014). Lo spazio pubblico rappresenta, quindi, l'essenza dell'urbanità che si è evoluta nelle forme e nelle pratiche d'uso insieme con le generazioni di popolazioni che si sono succedute: è il luogo privilegiato delle relazioni da quelle sociali a quelle economiche e produttive, da quelle della mobilità fisica a quelle della comunicazione. *"Senza questi spazi conviviali le città e i paesi sono solo collezioni di edifici che non permettono l'incontro con l'altro"* (C. Mattogno 2010).

Le esperienze di rigenerazione urbana condotte in Europa negli ultimi 30 anni sono nate in risposta alla carenza di qualità urbana soprattutto nelle periferie, cioè in quelle parti di città moderna *"dove l'intera città si è risolta nella sommatoria di quartieri più o meno identici, assumendo come confine naturale, il perimetro del lotto di progetto o alcune linee infrastrutturali di recente progettazione, cancellando di fatto quasi ogni traccia della morfologia esistente"*⁴⁷.

Esse avevano come obiettivo generale l'attuazione di politiche e programmi di recupero e riqualificazione del patrimonio immobiliare alla scala urbana, puntando a garantire qualità e sicurezza dell'abitare sia dal punto di vista sociale sia ambientale, in particolare nelle periferie più degradate. Si tratta di interventi che se da un lato sono rivolti al patrimonio edilizio preesistente, dall'altro pensati anche in ragione di limitare il consumo di suolo, salvaguardando il paesaggio e l'ambiente.

Tuttavia, la carenza di qualità urbana ha prodotto sempre più marcate condizioni di degrado architettonico e tecnologico del costruito, degli spazi aperti pubblici, che si svuotano perdendo la loro identità. Tali forme di degrado sono i sintomi evidenti di un malessere che non si ferma solo agli elementi fisici dei quartieri ma coinvolge anche quelli socioeconomici: fenomeni di microcriminalità, occupazione abusiva di suolo, attività illecite, insicurezza e mancanza di controllo.

Si inizia a riscoprire il ruolo trainante del progetto dello spazio pubblico come vero e proprio motore in processi di rigenerazione urbana anche molto comples-

47 Belfiore, E. (2001), *Il rimodellamento dello spazio urbano, Arte e tecnica della trasformazione*, Gangemi Editore, Roma.

si, in cui si denota un processo di riverberazione contestuale⁴⁸. Per il rinnovo dei quartieri periferici (e non solo), sta divenendo prassi comune il restituire dignità e significato allo spazio pubblico, e più in generale agli spazi aperti, superandone la “diluizione” di origine modernista del continuum spaziale in cui navigano singoli edifici-volume, e provvedendo alla mancanza di un tessuto connettivo, di un ambiente urbano riconoscibile. Il recupero degli spazi aperti, che va ben oltre il semplice arredo urbano, può diventare elemento di coesione sociale, d’innovazione locale e di valorizzazione ambientale. Spazi oggi indefiniti ed inutili possono diventare sicuri, significativi e attraenti, luoghi in cui gli abitanti possono riconoscersi ed integrarsi, stimolando la nascita di un nuovo concetto di abitare che non può più esser riferito al solo spazio domestico dell’abitazione. “Abitare”, infatti, significa etimologicamente “permanere in un luogo”, “occupare abitualmente” e allo stesso tempo “esserne contenti”, ed è riferito ad un luogo, una casa, un paese, generalmente condiviso nella vita pubblica con una comunità. Si tratta dunque di una condizione in cui l’aspetto sociale è essenziale, richiamando uno spazio che investe il piano delle relazioni, degli affetti e che eventualmente è “*vissuto nel tempo con amore e pace*” (Heidegger, 1954)⁴⁹.

1.6 Nuove polarità urbane nella città contemporanea.

I processi di rigenerazione urbana hanno avuto, e lo hanno ancora, l’obiettivo di ridare vita a un contesto multiforme di spazi a statuti incerti, costituiti a loro volta da spazi interposti e di risulta, da spazi standardizzati e omologati dall’automobile o da spazi privi di identità e di funzioni. Ma,

di fronte ai caratteri della città contemporanea, la costituzione di spazi pubblici passa dall’attivazione di pratiche differenti dal passato, perché i problemi posti dalla città dello spazio aperto rendono difficile il semplice recupero dei caratteri e dei “tipi” correlati agli spazi tradizionali. (Cassetti, 2014)

Così come accade per l’urbanizzazione di alcune periferie per cui gli spazi urbani appaiono moltiplicati, spezzettati e diversificati secondo logiche occasionali, senza cioè una apparente pianificazione ragionata, anche gli spazi pubblici appaiono come accostamento di elementi differenti, frutto di differenti eventi, slegati tra loro e incapaci di dare vita a una struttura urbana unitaria oltre che non atti a garantire l’attivazione di quelle relazioni fisiche e sociali tipiche delle città.

Infatti, se da principio gli spazi pubblici erano quei luoghi in cui le comunità si

48 Una risposta alla crisi degli strumenti urbanistici tradizionali e dei procedimenti autorizzatori, che non garantivano qualità urbana e convergenza di risorse, è fornita dai Programmi Complessi che, in qualità di strumenti di trasformazione e riqualificazione urbana, hanno permesso la sperimentazione delle tre dimensioni – fisica, sociale ed economica - della rigenerazione urbana.

49 De Matteis M., (2011), *Qualità dell’abitare nello spazio collettivo. Rigenerare la periferia attraverso nuove configurazioni, densità, sostenibilità*, www.planum.net ISSN 1723-0993

ritrovavano per svolgere le più svariate attività, dal commercio alla politica, oggi lo spazio pubblico assume una complessa articolazione: il mondo degli oggetti che costituiscono i tessuti urbani è, in sostanza, una rivelazione di alterità, di discontinuità e non di segrete affinità elettive in attesa di ricongiungimento. Tenendo presente che la città non è solo una *civitas*, ma è anche una *urbs*⁵⁰, le sue “aperture fisiche” non possono essere fuse in un unico insieme, devono essere tra loro collegate. In tal senso, la grande possibilità dei piani di rigenerazione ha riguardato la capacità di collegare, mettere in relazione “pezzi” differenti, rendendo lo spazio pubblico ***un complesso insieme di spazi pubblici che insieme formano la nuova armatura sociale della comunità urbana***. Il luogo in cui sperimentare e rivelare la dimensione dell’abitare pubblico nella città risiede proprio nella possibilità di creare dei collegamenti tra le parti, mettendo in gioco delle condizioni d’uso, ma, allo stesso tempo, senza condizionare l’uso degli spazi. Si tratta di cercare, per mezzo del progetto urbano, una serie di risonanze che, progressivamente, funzionano come parti di un tutto, senza annullare le specifiche identità di ognuno.

Il semplice accostamento di progetti urbani privi di articolazione, continuità e armonizzazione tanto alla piccola scala quanto alla grande, può infatti invalidare l’obiettivo della riorganizzazione della città e determinare isole di spazi urbani slegate da un più organico e complesso sistema di spazi pubblici.

Per inverare il processo di armonizzazione e riorganizzazione degli spazi aperti delle città, i piani e programmi di rigenerazione urbana promuovono la creazione di ***polarità urbane***. Esse possono essere singoli spazi pubblici o, più spesso, un sistema di spazi pubblici talmente interconnessi tra loro fino a dare la sensazione di essere un unico spazio pubblico ben articolato sia dal punto di vista formale che funzionale. L’obiettivo delle polarità urbane è quello di consentire alle comunità di un luogo di incontrarsi e socializzare, svolgendo attività differenti in uno stesso grande spazio urbano.

Normalmente nelle città europee⁵¹ sono sistemi molto complessi, costituiti da più spazi pubblici strettamente interrelati e che ospitano funzioni gerarchicamente molto diverse per garantire che tale spazio possa essere fruito e vissuto durante tutto l’arco del giorno. Se infatti la città moderna ci ha insegnato la settorializzazione temporale (dopo gli orari del lavoro, le grandi aree direzionali ad esempio, erano completamente vuote poiché funzionalmente non adatte a persone diverse dai lavoratori) la città post moderna e contemporanea, con le polarità urbane, ha modificato questa concezione del modo di fruire lo spazio, consentendo alle persone di svolgere attività diverse durante le diverse ore del giorno. Ciò è stato possibile grazie all’inserimento di un sistema di funzioni che consente il supera-

50 Nel primo caso, per indicare la città, si utilizza un termine che deriva da *cives*, e che dunque mette al primo posto i cittadini e i loro rapporti reciproci; nel secondo caso, su modello del greco *polis/polites*, viene messa in risalto la città come istituzione che detta le regole ai suoi abitanti.

51 Il termine polarità urbana è tratto dalla definizione, utilizzata per i Piani dell’Ile de France del 1994 e del 2008, di alcuni famosi urbanisti romani (es. Casetti, 2014) attraverso la quale si delinea uno dei principi della pianificazione degli anni Novanta: l’integrazione in rete dei centri urbani.

mento del vecchio sistema a blocchi per essere re-distribuite “a grappoli”. Ad una funzione ritenuta predominante (direzionale, ad esempio) vengono legate altre che possono essere sia pubbliche che private ma che comunque abbiano come fine ultimo quello di consentire ai fruitori di svolgere diverse attività in uno stesso luogo e di godere pienamente dello spazio pubblico.

Come ci ricorda Jean-Pierre Charbonneau⁵² gli spazi pubblici sono fondamentali per la vita della città grazie alla continuità spaziale che riescono a creare nonostante la frammentarietà della città contemporanea. Dal loro buon progetto urbanistico è possibile inoltre dare risposta al problema della sostenibilità ambientale nella prospettiva di incertezza e imprevedibilità dovuta alla quantificazione e qualificazione dei cambiamenti climatici sui sistemi urbani⁵³.

52 Charbonneau, J. P., (2000), *Transformation des villes: mode d'emploi*, Les editions de l'Épure, Paris.

53 Crupi, V., (2013-2014), *Spazio pubblico e progetto “climate proof”: verso un cambio di paradigma per l'urbanistica?*, elaborato finale di Tesi, Dottorato di Ricerca Scienze dell'Ingegneria-indirizzo di progettazione integrata dell'Architettura e dell'Ingegneria Civile, Università degli Studi di Trieste.

Capitolo 2

La città come linguaggio: lessico e sintassi

La comunicazione è la fondamentale ragion d'essere della città. Di conseguenza la città deve essere considerata come uno strumento comunicativo, anzi più grande efficace strumento creato a tal fine nella storia dell'umanità. Anche quando le più pressanti spinte aggressive del fenomeno urbano furono quelle per la sicurezza e la difesa collettiva, esse poterono trovare concreta realizzabilità solo attraverso l'innescarsi di un circuito di comunicazione; l'interscambio tra i cittadini di oggetti, di conoscenze e di idee .

(Nicoletti, 1991)

2.1 Premessa metodologica.

La riflessione su alcune caratteristiche proprie della città contemporanea, interpretata come composizione di parti diverse, la cui riconoscibilità dipende dalla forma dello spazio aperto, ci aiutano a comprendere l'altrettanto frammentata realtà spaziale dei luoghi pubblici, consentendoci di proporre temi e individuare criticità che possano divenire oggetto di riflessioni più ampie. Essa è il risultato di insieme di oggetti accostati, in cui è comunque individuabile la ripetizione di alcuni "elementi" ricorrenti a partire dai quali è possibile ipotizzare un processo di analisi, scomposizione e ricomposizione della realtà fisica per giungere a una maggiore comprensione della città pubblica.

Di fronte all'impraticabilità di una teoria unitaria, il progetto urbano opera a una scala intermedia tra architettura e urbanistica. E poiché urbanistica e architettura sono due punti di vista dello stesso argomento che dialogano insieme nel disegno urbano, a partire da una elaborata riflessione sulla forma della città, si sviluppa l'esigenza di studiare i modi in cui essa si è esplicitata e continua a modificarsi per adattarsi alle esigenze della società contemporanea.

Ma per modificare uno spazio, bisogna conoscere e per conoscere, valutare: si valuta la storia, distinguendo le tracce depositate su cui lavorare e si valuta anche la forma dello spazio su cui si lavora, attraverso specifici criteri di suddivisione che *scompongono* l'insieme per analizzarlo e ricomporlo in base a specifiche esigenze. Una sorta di "decostruzione elementare" (Viganò, 1999) dello spazio attraverso cui provare nuovamente a dare un nome alle cose, a ciò che compone la città e il territorio e al loro mutamento, a ciò che rende i nuovi paesaggi differenti da un passato anche recente non sempre di facile comprensione. Questa sorta di "decostruzione in elementi" richiede di operare attraverso un rinnovato esercizio di *rilievo e di lettura della sintassi della città* che porta a interrogarsi sull'esistenza di una o molteplici grammatiche.

Suddividere la forma della città e del territorio vuol dire dunque riconoscere unità morfologiche, determinate da elementi di confine o da classi omogenee di elementi: saranno le relazioni spaziali tra gli elementi a definire la morfologia dell'unità, secondo quell'idea di "campo geografico" che già abitava il Territorio dell'architettura di Gregotti (Gregotti, 2014). Secondo Gregotti¹, infatti, l'architetto può disegnare il territorio senza entrare nel merito di un vero e proprio metodo operativo, demandato allo sviluppo autonomo di ciascun progetto. Per l'autore progettare significa quindi *ordinare* la complessità dei sistemi di materiali di cui è composta l'architettura². Secondo Secchi e Viganò invece il senso della suddivisione è legato a una lettura globale del territorio, a uno sforzo di tematizzazione intenzionale e tendenziosa che si esplicita in binomi di termini contrapposti, come "il morbido e il duro", "lo sporco e il pulito", "l'interno e l'esterno", "il legale e l'abusivo": immagini tutt'altro che neutrali e oggettive che

1 Gregotti, V., (2014), *Il territorio dell'Architettura*, Feltrinelli, Milano.

2 Gregotti, V. op.cit.

servono a focalizzare una visione di sistema. Segnalando già alcune famiglie di componenti, per l'urbanista si tratta di circoscrivere i margini d'azione per pervenire a prefigurazioni aperte.

Premesso che spazio pubblico e città sono, indissolubilmente legate, la condizione contemporanea, intesa in tutte le sue accezioni (fisiche e teoriche, politiche e sociali), è considerata come materia per il progetto dello spazio pubblico: un insieme di frammenti da strutturare, localmente e per successioni. Si tratta di svelare le relazioni tra ciò che sembra uno scomposto insieme di *objects trouvés*, per arrivare a sfruttarlo come materiale della composizione³. In sostanza, la città contemporanea ha una dimensione nuova rispetto a quella della città tradizionale moderna e postmoderna, ampia e distesa, che può essere schematicamente descritta come un insieme di elementi finiti e di oggetti notevolmente distanti l'uno dall'altro⁴ ma che dialogano insieme come se facessero parte di un unico **linguaggio**.

Una delle similitudini più utilizzate nel campo degli studi urbani e maggiormente portatrice di interessanti sviluppi è stata quella di paragonare la città ad un linguaggio, dal momento che essa “comunica” e dialoga ai suoi abitanti.

La città in quanto creazione degli esseri umani, è spesso stata utilizzata come strumento per la verifica della validità scientifica di metodi finalizzati all'analisi e alla comprensione della realtà. Tuttavia, quando la realtà appare troppo complessa nel suo insieme, la prima operazione spontanea è quella di cercare similitudini o metafore in grado di semplificarla o comunque renderla comprensibile agli occhi di chi la osserva. In molti studi di pianificazione urbana osserviamo il ricorso a riferimenti, a simbolizzazioni e similitudini linguistiche, di cui ci si serve oggi, a volte, per spiegare alcuni fatti urbani.

In linea con queste sperimentazioni, questo lavoro di ricerca, muove dal considerare la città pubblica come una **sintassi organica** in cui sono più o meno riconoscibili gli elementi del **lessico** che la caratterizzano. L'utilizzo dell'artificio letterario della similitudine⁵ della città come sintassi ci ha consentito di rendere più comprensibili concetti complessi legati ai fatti urbani contemporanei: si tratta di una impostazione metodologica che ci consente di operare una classificazione delle parti di un tutto apparentemente organico mediante processi di astrazione e sintesi.

Nel caso specifico di questa ricerca, intendiamo con il termine “**lessico**” della città l'interpretazione e la classificazione dei luoghi pubblici, considerati come il cuore pulsante delle comunità urbane, con la finalità di comprendere quali siano le logiche che strutturano la sintassi della città contemporanea e per intraprendere

3 Ferrara, F. (2005), *Le forme dello spazio pubblico*, Tesi di Dottorato di Ricerca in Composizione Architettonica, Progettazione Urbana XVII ciclo, Università degli Studi di Napoli Federico II.

4 Moschini, F. (2014), Modificazioni nella città del XXI secolo: lezioni di pianoforte per la metropoli contemporanea in *Anfione e Zeto*, Bernardo Secchi, Paola Viganò. *Opere recenti. Tema: porosità-isotropia*, il Poligrafo, Padova.

5 Figura retorica che mira a chiarire (logicamente o fantasticamente) un concetto presentandolo in parallelismo e in paragone con un altro (La Treccani, 2022)

le più generali operazioni di assimilazione e comprensione dei principi che guidano la costruzione del mondo.

Le metafore linguistiche sono state il centro di interessanti studi e ricerche che hanno caratterizzato la storia della cultura architettonica e urbana. Da J. N. L. Durand a Jacques Derrida ogni qualvolta è stato introdotto il tema della componente linguistica nell'architettura si è sempre verificato un significativo cambiamento evolutivo (positivo o negativo) del fenomeno architettonico, con una mutazione che ha caratterizzato non tanto le idee, ma piuttosto le concezioni del linguaggio. Come nota Adrian Forty⁶, nessun prodotto sociale ha dato origine a più speculazioni e teorie di quanto abbia fatto il linguaggio stesso.

Soprattutto negli anni Sessanta e Settanta in Italia, menti illuminate del calibro di Umberto Eco per citarne una, hanno posto il problema dell'interpretazione dell'architettura e della città attraverso la linguistica arrivando alla conclusione che anche l'architettura fosse un linguaggio ma con delle declinazioni particolari⁷. Innanzitutto perché non sono mai state trovate delle regole che permettessero di affermare che la tale parola architettonica avesse un significato univoco, mentre, nel linguaggio scritto o verbale che usiamo tutti i giorni riusciamo subito a individuarlo. In secondo luogo perché l'architettura ha la specifica caratteristica di soddisfare le esigenze umane, dando vita a spazi con specifiche funzioni.

Come affermava Bernardo Secchi,

Forse l'architettura e l'urbanistica contemporanee stanno lentamente e faticosamente trovando un loro stabile universo discorsivo: una loro concentrazione tematica, un insieme omogeneo di posizioni in ordine a ciascun tema che ne definisce una positività condivisa, un vocabolario, una grammatica ed una sintassi. (Secchi, 2011)

Pensare infatti che il linguaggio di cui parliamo sia univoco e universalmente riconosciuto sarebbe un errore metodologico e concettuale poiché la città non si limita a fornirci dei dati. Anche se, da un punto di vista meramente funzionale, ci fornisce indicazioni specifiche (una piazza è una piazza e non può essere un parcheggio), la città ci parla di forme ma anche di armonie, di disarmonie, di concezioni del mondo. Saper interpretare o meglio leggere tale linguaggio è fondamentale per comprendere la realtà.

Un problema che abbiamo incontrato nell'impostazione metodologica di questa

6 Adrian Forty è un docente di storia dell'architettura presso la Barlett School of Architecture di Londra. Nelle sue ricerche si è spesso interessato a studiare come il linguaggio esprima pienamente la relazione dialettica che esiste tra esperienza sensibile e l'idea che si produce in base a tale esperienza. Il testo a cui si fa riferimento è *Words and Buildings. A vocabulary of Modern Architecture*, Thames & Hudson Ltd, Londra (2000) trad. it. di Turci, M. e Zecchi, M., (2004), Parole ed edifici. Un vocabolario per l'architettura moderna, Edizioni Pendragon, Bologna.

7 Secondo Eco il parallelo tra linguaggio verbale e codice architettonico non sempre sono assimilabili poiché il linguaggio verbale ha a che fare con codici e significati interni ad esso, mentre l'architettura deve dare forma a codici esterni ad essa.

ricerca riguarda il fatto che non esiste una sintassi comune né tantomeno univoca per esprimere appieno la totalità delle città. E soprattutto nulla che indichi in che modo il lessico deve essere articolato per formare il sistema di spazi pubblici che caratterizzano la società contemporanea.

Nella città antica come l'abbiamo definita in precedenza, il ruolo sintattico era svolto dagli ordini classici che stabilivano delle rigide regole per realizzare manufatti architettonici e spazi pubblici. Ne *Il linguaggio classico dell'architettura* di John Summerson (Einaudi, Torino 1973), viene ben spiegato come gli architetti, una volta scelto un determinato stile architettonico, fossero costretti a muoversi all'interno di quel sistema di principi spaziali che regolavano i rapporti tra i vari elementi di quell'architettura. Un linguaggio vero e proprio, un codice di linguaggio architettonico ben determinato da regole precise. Come Summerson, numerosi altri studiosi dell'architettura, pur ispirandosi agli ordini architettonici, ne cambiarono le regole in maniera arbitraria in virtù del loro proprio modo di interpretare quel linguaggio. Ad esempio, contemporaneo al libro di Summerson è il saggio di Bruno Zevi dal titolo *Il linguaggio moderno dell'architettura* (Einaudi, Torino 1973) nel quale l'autore sosteneva che l'architettura "contemporanea" dovesse rifuggire da regole e dogmi. Egli però, enuncia sette invarianti⁸ che altro non erano che il modo in cui Zevi leggeva la città, o quantomeno ciò che egli riusciva a coglierli.

2.1.1 Il linguaggio della città e i linguaggi dell'architettura.

Tenendo conto che il linguaggio è la capacità peculiare della specie umana di comunicare per mezzo di un sistema di segni vocali (Dubois et al. 1979: 176), analogamente questa capacità di comunicare diviene il tratto distintivo della città, che viene costruita dalla comunità che la abita in funzione dei propri bisogni e secondo la propria cultura e struttura sociale. Rintracciare, pertanto, gli elementi distintivi del lessico delle città equivale a identificare le qualità tipiche di una determinata comunità.

Le similitudini o i modelli che si possono applicare al fenomeno urbano sono molteplici, e in grado di rivelarne, con differenti capacità esplicative, diversi aspetti: la città è stata, di volta in volta, "una macchina per abitare", "un organismo", "un ecosistema", "opera d'arte", una rete"

In relazione a tali metafore e similitudini potremmo ancora aggiungere che la città non è un fenomeno naturale ma al contrario un fenomeno storico e sociale, il frutto di un'attività umana dipendente da pensieri, credenze, ideologie come da interessi e fatti di potere; in altri termini è il risultato di un progetto più o meno

⁸ Le sette invarianti di Zevi erano: l'elenco, la simmetria, la scomposizione quadridimensionale, le strutture in oggetto, la temporalità spaziale e la reintegrazione edificio-città-territorio.

⁹ Patrick Geddes (1923) ad esempio, considerava la città come un organismo vivente in cui la struttura urbana è costituita dall'articolazione complessiva degli elementi componenti che devono essere analizzati e valutati nell'insieme, perché ogni parte-organo svolge una funzione nell'organismo complessivo e in un contesto evolutivo che ne fa mutare continuamente la forma.

esplicito. Somiglia in questo ad altri fenomeni materiali e immateriali realizzati o “costruiti” dalle comunità, come il sistema economico e quello giuridico e quello artistico: insieme di cose che dipendono da un senso e dunque sono il frutto specifico di una cultura¹⁰. Potremmo tranquillamente affermare che le città sono dei *manufatti polisemantici*¹¹ poiché i propri valori vengono acquisiti in modo soggettivo. Esse costituiscono delle vere e proprie forme di comunicazione non riducibili ad una unica dimensione ma variabili in base ai soggetti che le colgono. E nonostante appaiano come molteplicità di abitanti, edifici e spazi aperti, è la relazione che intercorre tra le parti che qualifica le città in quanto tali.

Affermare quindi che città o l’architettura (intesa in questa accezione come città) è un linguaggio è cosa molto differente da dire che essa è come un linguaggio¹².

Scrivere che l’architettura è un linguaggio - nota Ugo Volli¹³ sulle pagine di Casabella - è solo in apparenza un’ipotesi semplicissima. [...] per giustificarla si fa riferimento alla forza simbolica del costruito, alla sua capacità di suscitare emozioni e di diventare portatore di complesse istanze retoriche. Ma si suppone senza alcun dubbio che ogni complesso culturale, ogni veicolo del simbolico, ogni categorizzazione del mondo debba per forza essere linguaggio. [...] e non ci si domanda neanche se l’architettura sia un linguaggio o invece tanti linguaggi; che non è questione da poco, visto che per esempio banalmente il linguaggio non è una lingua naturale, e ne sappiamo molto di meno su quello che su queste. Ignorare questo problema porta nella migliore delle ipotesi a credere che tutti pensino in latino. (Volli, 1977)

Contrariamente a quanto affermato da Carlos Martí Aris¹⁴ quando affronta la questione sulla semiotica¹⁵ urbana,

innanzi tutto perché si possa parlare di comunicazione si debbono verificare due condizioni. La prima è che esista l’intenzione di comunicare, vale a dire che i

10 U. Volli, (2008), *il testo della città. Problemi metodologici e teorici*, in *Città come testo. Scritture e riscritture urbane*, Aracne, Bergamo, pg. 11.

11 Per tale definizione si faccia riferimento al testo di Garbini, R., (2008), *Il linguaggio delle città*, ISBN 978-88-6306-003-4.

12 I. Koenig, G. K., (1964), *Analisi del linguaggio architettonico*, Libreria Editrice Fiorentina, Firenze, p.29. “L’architettura è come un linguaggio” si riferisce al fatto che essa è in grado, come il linguaggio parlato, di comunicare.

13 Volli, U., (1977), *Architettura e linguaggio*, in *Casabella*, n. 429, pp.24-25.

14 in Aris C. M., (1990), *Le variazioni dell’identità. Il tipo in architettura*, Città Studi Edizioni, Torino, p.105.

15 Dalla Enciclopedia Italiana Treccani, la semiotica è la disciplina che studia i segni e il modo in cui questi abbiano un senso (significazione). Con riferimento a una disciplina autonoma, il termine fu usato la prima volta da Ch. S. Peirce (1839-1914) ed è stato preferito, rispetto a *semiologia*, dagli studi che si ispirano alla tradizione anglosassone e che riguardano per lo più il funzionamento dei sistemi di segni sia naturali sia artificiali; secondo Ch. Morris (1901-1979), la semiotica comprende la *sintattica* (che studia i rapporti formali dei segni tra loro), la *semantica* (che studia i rapporti dei segni con ciò che essi designano) e la *pragmatica* (che studia i rapporti dei segni con chi ne fa uso).

segnali emessi tendano esplicitamente e coscientemente a stabilire una comunicazione. La seconda condizione è che esista un codice prestabilito, comune all'emittente e al ricevente, che assicuri il carattere non equivoco del messaggio. [...] Lo stesso problema si presenta per l'architettura. Nessuna delle due condizioni sopra menzionate si verifica nel fatto architettonico. Se dunque l'architettura non si propone di trasmettere un messaggio, che senso ha continuare ad analizzarla dal punto di vista della comunicazione? (Aris, 1990)

la comunicazione è un fattore implicito nei fatti della realtà: ogni cosa “comunica¹⁶” un messaggio, in maniera volontaria o meno così come i fatti legati all'architettura, al paesaggio e alle città. Non soltanto gli oggetti di cultura, le creazioni artificiali, la realtà è fatto comunicativo. L'architettura è un insieme di veicoli segnici che hanno permesso all'uomo di liberarsi dell'isolamento e di stabilire rapporti con i suoi simili, così come il linguaggio verbale ed ha nella sua profonda essenza la capacità di veicolare azioni e comportamenti. L'architettura comunica all'uomo non soltanto una sua possibile funzione, ma una modalità comportamentale che supera la concezione dell'uso apparente per riferirsi ad una possibilità di vivere lo spazio più profonda e radicata nell'essere umano, riuscendo a veicolare azioni e comportamenti.

Analogamente a quanto accade nel linguaggio umano, nel quale un'ampia parte della comunicazione è svincolata dalle regole formali del codice verbale, così anche nel linguaggio urbano, gli elementi del comunicare sono di varia natura e multidimensionali: le città presentano delle caratteristiche fisiche, riconoscibili rispetto ad un dato contesto grazie al loro aspetto esteriore, dato, per esempio, dai diversi tipi di architettura (edifici a corte, a linea, a torre), dagli spazi aperti (pubblici, semipubblici, privati, verdi, etc.), dal loro impianto urbanistico in generale. Tali caratteri così diversificati porterebbero a pensare che esistono diversi linguaggi nell'architettura in grado di “comunicare” una certa verità in riferimento a ciò che scegliamo di analizzare: diremo che come esiste il linguaggio dell'architettura, allo stesso modo esiste il linguaggio proprio dello spazio pubblico.

Considereremo dunque lo spazio pubblico come una *composizione sintattica* attraverso le cui variazioni è possibile la decodifica delle sue parti. Così come teorizzato dallo strutturalismo, che ha postulato l'ipotesi secondo la quale al di sotto di innumerevoli variazioni superficiali che i fenomeni urbani presentano, esiste un numero limitato di strutture profonde, anche per gli spazi pubblici è possibile rintracciare il lessico che costituisce la sua propria sintassi.

In estrema sintesi, è possibile rintracciare una sorta di codice prestabilito attraverso l'individuazione dei finiti *tipi* presenti già nella storia dell'architettura¹⁷: mentre illimitate possono essere le variazioni, finito è l'insieme dei tipi.

16 Per un approfondimento circa la produzione comunicativa dello spazio nella storia cfr. Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, (1974), Edition Anthropos, Parigi.

17 Per questo approfondimento si veda il capitolo successivo.

2.2 L'approccio semiotico-strutturalista.

Di estremo interesse per il nostro lavoro è il contributo apportato dalla semiologia e dalla semiotica in riferimento ai fatti urbani. Se la prima è la scienza, o meglio, la teoria che comprende lo studio di un qualsiasi fenomeno culturale, inteso come sistema di segni, con l'ipotesi che la cultura sia essenzialmente comunicazione, la seconda è la disciplina che studia i segni e il modo in cui questi si organizzano per avere un senso logico. La differenza che esiste tra le due discipline ancora oggi è tutt'altro che univoca e coerente, soprattutto se guardiamo ai vari autori della semiologia moderna e contemporanea¹⁸.

Resta però il fatto che una vera e propria semiologia - come disciplina organica, sistematica e specialistica - si costituisce in modo rilevante solo a partire dalla seconda metà del XIX secolo; e che i primi, più forti, riferimenti a una teoria dei segni come scienza autonoma e generale si trovano solo a partire dai secoli XVII e XVIII.

Saussure nel *Corso di linguistica generale* del 1916 identificava la semiologia come "la scienza che studia la vita dei segni nel quadro della vita sociale", intendendo il segno sia come significante, ovvero la classe degli aspetti materiali, che come significato ovvero la classe delle rappresentazioni, o concetti, o immagini mentali per i quali il significante sta (Rocca, E., (a cura di) (2008), *Estetica e architettura*, Il Mulino, Bologna, pp.173-192). Nel campo degli studi urbani solitamente tale significato è associato, oltre che alla forma, alle funzioni che un dato luogo è in grado di offrire. Da un primo approccio alla lettura semiotica dell'architettura e della città sono desumibili dunque due grandi questioni: la risoluzione del rapporto tra i binomi **forma-funzione** e **significante-significato**¹⁹ e la possibile caratterizzazione di un codice di elementi significanti.

Da qui si può facilmente dedurre che il ruolo fondamentale dell'architettura e dell'urbanistica è quello di riflettere, con la maggior evidenza possibile, sull'uso cui sono destinate, il che equivale a dire che l'uso di per sé è in grado di determinare la forma e di conseguenza il significato.

Se l'architettura, come prodotto ed espressione culturale dell'uomo, è in grado di generare funzioni e rapporti sociali inaspettati, l'essere umano, riconoscendo gli elementi fisici costituiti e posti in relazione all'interno di uno spazio, è sollecitato ad agire in un determinato modo in base al codice simbolico che è in grado di

18 Va detto inoltre che lo stesso nome della disciplina oscilla, spesso con qualche differenziazione di significato, tra il nome in esponente di semiologia - diffusosi soprattutto a partire dall'area europeo-continentale, sotto la prevalente influenza di Saussure (*sémiologie*) - e il termine più antico di "semiotica" - presente soprattutto in area tedesca (*Semiotik*) e angloamericana (*semiotics*) -, nonché altre varianti, oggi però in disuso. (La Treccani, 2022)

19 Il significato è l'elemento concettuale del segno linguistico, anche se espresso in ambito visivo o grafico è ciò che la fonte della comunicazione vuole esprimere, a livello più o meno intenzionale, emotivo, conscio o inconscio; il significante può essere considerato il supporto, il mezzo portatore del significato.

cogliere²⁰. Non è trascurabile il fatto che sia l'uomo stesso artefice di tale codice e genera continuamente linguaggi necessari alla sua sopravvivenza.

2.2.1 Umberto Eco e la semiologia dell'architettura.

È ormai un fatto storico che la semiologia abbia interessato l'architettura, così come altre branche del sapere, non tanto con una finalità affine alle singole discipline quanto dalla volontà di verificare l'appropriatezza e l'applicabilità scientifica di tale metodo interpretativo. Confermando che la semiologia studia tutti i fenomeni di cultura come se fossero sistemi di segni, ci si può chiedere se e come l'architettura possa essere esplorata seguendo un approccio semiologico. Figura di rilievo della semiotica dell'architettura, Umberto Eco²¹

propone un'interpretazione della produzione architettonica che non rientra nei canoni dell'estetica tradizionale: le categorie della linguistica strutturalista e, in generale, le dinamiche della comunicazione si rivelano riferimenti ineludibili per spiegare lo statuto di una disciplina, quale l'architettura, fornita di codici, segni, significanti, significati o funzioni complesse. (Rocca, E., op.cit., p.173)

La prima tesi di Eco è che, nell'oggetto architettonico o di design, il significato è la *funzione* comunicata da un significante e distingue tra *denotazione* e *connotazione*: la denotazione è il significato primo di un significante, le connotazioni sono la serie potenzialmente infinita di ulteriori significati che il segno assume. Un'altra distinzione fondamentale che Eco pone è la distinzione tra *funzioni prime* il significato architettonico manifestato e *funzioni seconde* i significati manifestati (una casa avrà la funzione prima di fare abitare le persone, ma nelle sue funzioni seconde connoterà la famiglia, l'intimità, etc).

Così come i segni linguistici, anche i segni architettonici mutano nel tempo e di conseguenza anche le funzioni prime e le seconde possono essere sostituite o scomparire del tutto. Secondo Eco, il compito dell'architetto è quello di *progettare funzioni prime variabili e funzioni seconde aperte. (Rocca, E. (2008) op. cit. p. 174)*

In questo modo i progettisti non dovranno subire il cambiamento degli stili di vita ma potranno inserirsi nel processo di cambiamento, attraverso il progetto di "oggetti mobili e aperti che postulano [...] il ristrutturamento dell'apparato ideologico [...], un mutamento nel modo di pensare, di vedere le forme nel contesto più vasto dell'operatore umano".

²⁰ È fatto noto che l'ambiente in cui si vive è un fattore critico in grado di condizionare il comportamento umano. La psicologia ambientale è la disciplina che studia il rapporto tra le persone e gli aspetti sociali e fisici, comprendendo come lo spazio possa influire sul comportamento dell'essere umano e in che modo lo condiziona.

²¹ Eco, U., (1968), *La struttura assente*, Bompiani, Milano.

Il risultato di questo modo di agire è l'*opera aperta*, ovvero quell'opera che non è finita o conclusa nel suo messaggio, ma muta a seconda dell'interpretazione del fruitore che la interpreta vivendola.

Nei triangoli della comunicazione, come ad esempio il triangolo di Ogden e Richards, il lato oggetto di interesse per la semiologia è solo quello sinistro, che rappresenta il nesso che si instaura tra un concetto (segno) ed un apparato mentale capace di riceverlo (referenza). Questa connessione è di norma multipla e contiene al suo interno forme di denotazione (la classe di "cose" cui il segno si estende) e di connotazione (l'insieme di proprietà che vengono attribuite, anche per estensione, al concetto indicato dal segno).

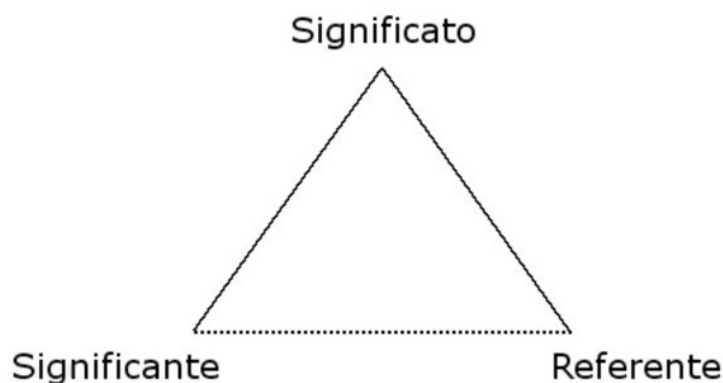


Fig.1. 1923, Charles Kay Ogden, Ivor Armstrong Richards, Triangolo di Ogden-Richard, in Umberto Eco (1968), *La struttura assente*, Bompiani, Milano, p. 32.

In architettura non si può direttamente applicare uno degli schemi base della comunicazione che valgono per le altre forme di linguaggio: nell'architettura segno e referente coincidono ed il triangolo si appiattisce.

Un'opera architettonica, una volta realizzata, si inserisce in uno spazio fisico e culturale con cui interagisce in modo molto complesso; subisce mutamenti nelle destinazioni d'uso, e mutamenti fisici dello spazio che la circonda la influenzano; viene usata, letta, interpretata e vissuta dalle generazioni che si susseguono con dei margini di imprevedibilità. Denotazione e connotazione sono sicuramente presenti nello spazio architettonico; si può parlare di architettura con l'architettura, ma, sul piano della comunicazione e dell'univocità del messaggio, esistono dei limiti molto più forti, e l'architettura è costretta a ricorrere ad altri linguaggi per parlare di sé stessa.

Il vero problema per la semiotica dell'architettura è sempre stato quello di individuare i codici architettonici.

Un codice semiotico è un sistema costituito da un insieme di simboli, dalle regole sintattiche per la loro combinazione, dalle regole semantiche che mettono in corrispondenza i simboli (e la loro combinazione) con i significati (Eco, 2002, 28).

Il codice non serve solo per la *comprensione* dei segni del linguaggio, ma per la *produzione* degli enunciati. Come nel linguaggio verbale, per poter avere un

codice si devono poter distinguere *unità di prima articolazione*, le unità minime del significante e dotate di significato, e *unità di seconda articolazione* le unità minime di significante senza significato e dotate di carattere differenziale tra loro (i fonemi). Nel linguaggio verbale, la combinazione di un numero invariante di fonemi può produrre tutti i messaggi. Il problema principale è ancora quello di ricercare e individuare le unità di prima e di seconda articolazione in architettura. Un primo approccio può essere fornito dal codice puramente geometrico poiché non appartenente alla sola architettura. Ma le difficoltà che riscontra Eco riguardano il fatto che si tratti di una ricostruzione a posteriori e che non permette, come nel linguaggio verbale, di generare infiniti oggetti, al più solo di classificarli. La soluzione offerta da Eco riguarda il fatto che l'architettura debba continuamente inventare significanti per significati non propri, cioè quelli che essa assume dai codici culturali, ossia antropici, sociologici, etc. *poiché le funzioni non costituiscono un codice interno all'architettura, ma sono esterne a essa, distinte e strutturate da altri codici culturali.* (Rocca, E., 2008, p. 175). L'architetto può denotare per primo queste funzioni rendendole visibili, esplicitandole, ma non può produrle.

2.2.2 Barthes e l'interpretazione della città come lessico.

L'architettura è sempre stato il campo di applicazione esemplare delle teorie semiologiche soprattutto per testare la validità dei modelli proposti poiché, mentre il linguaggio verbale ha come fine ultimo la comunicazione di un messaggio, quindi un segno, l'architettura comunica più messaggi in base alle forme che assume e alle specifiche funzioni che riesce ad assolvere.

A tal proposito, utile alla costruzione del quadro metodologico della ricerca, è stato lo studio degli scritti del semiologo francese di orientamento strutturalista Roland Barthes²²

Nello specifico, in un suo saggio intitolato *Semiologia e urbanistica*²³ egli descrive lo spazio in genere, non solo quello urbano, come significante: la città è come una scrittura ed i suoi utenti ne prelevano frammenti di enunciato; ma la città è l'architettura non hanno la struttura narrativa di un romanzo o di una pagina di prosa: comunicano piuttosto come la poesia, in cui il rapporto tra significante e significato si sfuma, diviene più intenso e mutevole; non esistono corrispondenze assolute tra significanti e significati e non ci sono correlazioni possibili che si possano chiudere per sempre nel loro senso pieno e ultimo.

La geografia scientifica, e particolarmente la cartografia moderna, possono es-

22 Saggista e semiologo (Cherbourg 1915 - Parigi 1980). Figura fondamentale nel panorama culturale francese del dopoguerra, le sue teorie sul linguaggio e la significazione non solo sono state un costante punto di riferimento per la semiologia ma hanno rappresentato un importante contributo all'affermarsi della *nouvelle critique*, che, in contrapposizione alla tradizione accademica, vedeva nel testo produttore di segni - e non solo nell'autore - il luogo privilegiato dell'analisi letteraria. (La Treccani, 2022)

23 Op. cit., 10, Edizioni Il Centro, Napoli, settembre 1967.

sere considerate come una specie di obliterazione, di censura, imposte dall'oggettività (che è una forma di immaginario come un'altra) alla significazione. E prima di parlare della città stessa, vorrei ricordare alcuni fatti della storia culturale dell'Occidente, e segnatamente di quella dell'antichità greca: l'abitato umano, la «οικουμένη» – come possiamo intenderlo attraverso le prime carte dei geografi greci: Anassimandro, Ecateo, o attraverso la cartografia mentale di un uomo come Erodoto – costituisce un vero discorso, colle sue simmetrie, opposizioni di luoghi, colla sua sintassi e i suoi paradigmi.

Una carta del mondo di Erodoto, realizzata graficamente, è costruita come un linguaggio, come una frase, come un poema, su opposizioni: paesi caldi e paesi freddi, paesi conosciuti e paesi sconosciuti; poi opposizione tra uomini da una parte, mostri e meraviglie dall'altra, etc.

Egli afferma con chiarezza che già dal VI secolo si aveva delle città greche una concezione esclusivamente significativa poiché i criteri di disposizione urbana fondati sulle funzioni o sugli usi e la concezione utilitaria delle stesse era una questione posteriore. Come testimoniavano le rappresentazioni geografiche più antiche, ricche di note e decorazioni fantastiche, lo spazio è densamente investito di significati. L'uomo vi si è iscritto in modo variamente elaborato con le proprie successive forme di scrittura: quella architettonica, ad esempio, che Victor Hugo dall'alto di Notre Dame de Paris vedeva minacciata dall'avvento del libro a stampa.

Barthes critica abbastanza duramente tutti gli urbanisti che, nelle proprie elaborazioni teoriche, abbiano dato fino ad allora un peso assai ridotto ai problemi della significazione e cita Kevin Lynch²⁴ come unico vero urbanista in grado di dare alla semantica urbana il ruolo che merita.

Tra i veri e propri urbanisti appena si parla di significazione, un nome si fa avanti, e giustamente, quello dell'americano Kevin Lynch, che sembra avvicinarsi di più a questi problemi di semantica urbana, nella misura in cui si è preoccupato di pensare la città nei termini stessi della coscienza che la percepisce; cioè di ritrovare l'immagine della città nei lettori della città.

Tuttavia, in realtà, le ricerche di Lynch, dal punto di vista semantico, rimangono abbastanza ambigue: da una parte, c'è nella sua opera un vocabolario della significazione (per esempio, egli dà grande importanza alla leggibilità della città, e questa nozione ci importa molto) e, da buon semantico, ha il senso delle unità discrete; ha cercato di ritrovare nello spazio urbano unità discontinue che, fatte le debite proporzioni, rassomiglierebbero un po' a fonemi e semantemi.

Unità che egli chiama cammini, limiti, quartieri, nodi, punti di riferimento. Queste sono classi di unità che potrebbero facilmente diventare classi semantiche.

²⁴ Su Kevin Lynch ci soffermeremo nel capitolo seguente, quando introdurremo il concetto di percezione del paesaggio urbano.

Dalla lettura del testo emerge chiaramente che chiunque si approcci a studi sull'urbanistica e sulle città in generale non può fare a meno di notare il conflitto esistente tra funzionalismo e simbolizzazione: una specie di contraddizione tra il funzionalismo di una parte della città e la sua semanticità.

Per esempio, alcuni urbanisti o alcuni di questi ricercatori che studiano la pianificazione urbana, hanno notato, un po' ingenuamente (ma bisogna forse cominciare con l'ingenuità) che Roma offre un conflitto perenne tra le necessità funzionali della vita moderna e la carica semantica che proviene dalla sua storia e questo conflitto tra senso e funzione e la disperazione degli urbanisti. (Barthes, 1976)

Un altro tipo di conflitto riguarda quello, già evidenziato in precedenza, tra senso e ragione secondo il quale la ragione vorrebbe che tutti gli elementi della città fossero inquadrabili dalla pianificazione mentre è evidente che, poiché le città sono composte da stratificazioni di tessuto non eterogeneo di cui si possono contabilizzare solo le funzioni, esistano in esse degli elementi che non sono sempre resi espliciti ed è proprio qui che subentrano i grandi processi dell'elaborazione del senso. Ma il punto nevralgico della trattazione è quello in cui Barthes afferma che la città costituisce un discorso:

La città costituisce dunque un discorso e questo discorso è una vera parola: la città parla ai suoi abitanti, parliamo la nostra città, la città dove ci troviamo, semplicemente abitandola, percorrendola, guardandola. Tuttavia il problema è di far uscire un'espressione come «linguaggio della città» dallo stato puramente metaforico. Molto facile, metaforicamente, parlare del linguaggio della città come si parla del linguaggio del cinema o del linguaggio dei fiori. Il vero salto scientifico sarà attuato quando si potrà parlare di linguaggio della città senza metafora. [...] Anche noi dobbiamo fronteggiare questo problema: come passare dalla metafora all'analisi quando parliamo di linguaggio della città?²⁵

il passaggio dalla metafora alla realtà individuando “le micro-strutture”, le parti che costituiscono la realtà spaziale pubblica contemporanea e che riuscissero nonostante il loro rapporto di dipendenza rispetto ad un tutto organico a esistere anche se presi singolarmente, è stata un'operazione tutt'altro che semplice:

sarà necessario cercare di individuare micro-strutture, nello stesso modo che si possono isolare piccoli frammenti di frase in un lungo periodo; occorre dunque prendere l'abitudine di condurre un'analisi molto fine, che si estende fino alle microstrutture, e inversamente abituarsi ad un'analisi molto larga, che andrà veramente fino alle macro-strutture. [...] In altri termini, anche in questo setto-

²⁵ Questo è stato forse il punto più complesso di tutta la ricerca perché, parlare metaforicamente del linguaggio della città (e di conseguenza dello spazio pubblico) e trovare poi il campo di analisi adeguato al nostro scopo della ricerca è stato molto complesso.

re, almeno all'inizio, il miglior modello per l'analisi semantica della città sarà fornito, credo, dalla frase del discorso.

E ritroviamo qui una intuizione di V. Hugo²⁶: la città è una scrittura; il viaggiatore in città, cioè l'utente della città, che siamo tutti noi, è una specie di lettore che, secondo i suoi compiti e spostamenti, preleva frammenti di enunciato per attualizzarli nell'intimo, operando una sorta di scomposizione e ricomposizione della realtà con il fine ultimo di comprenderne il senso profondo.

Il discorso urbano, tuttavia non ha una valenza univoca e il suo mutare è dato anche da quello che l'autore definisce "erotismo", inteso in sostituzione della parola socialità. Poiché la città, essenzialmente e semanticamente, è il luogo dove ci s'incontra maggiormente con l'altro, è dall'incontro con l'altro che prende forma il processo di simbolizzazione.

Si precisa dunque progressivamente l'idea che lo spazio, urbano in particolar modo, sia il prodotto di una serie di operazioni – di diverse forme di scrittura – che finalmente lo rendono assimilabile a un testo, che necessariamente richiama l'esigenza di una lettura. Ma che tipo di testo, di scrittura e di lettura? Prendendo le mosse da questa ricostituzione di una lingua o di un codice della città, potremmo allora avviare procedimenti di tipo più scientifico attraverso il ritrovamento delle unità, delle sintassi, senza cercare di fissare e irrigidire i significati delle unità scoperte perché, storicamente, questi significati sono sempre estremamente labili, ricusabili, non dominabili.

In conclusione, per intraprendere una semiologia della città è fondamentale tenere in considerazione più fattori, quello puramente funzionale, formale, quello sociale e quello simbolico: solo così sarà possibile leggere il vero senso delle città senza immaginare che esista un lessico urbano a significazione costante: bisogna sempre tener conto del modo in cui la città è esposta a una continua risemantizzazione: "i significati si estinguono, i significanti restano".

Sovrapponendo tutte queste letture di differenti tipi di lettori (perché abbiamo di fronte un'intera tipologia dei lettori di città, dal sedentario allo straniero) si costituirebbe allora la lingua della città.

Barthes invita alla costruzione di una teoria e metodologia sistematica per la sua analisi, prendendo la via dell'amateur, dell'amatore di testi e di città. Propone allora di "leggerla" per frammenti allo stesso modo in cui la si percorre, trattando ogni frammento come il verso di un poema contemporaneo, caratterizzato da elementi che messi insieme danno vita alla città.

Perché la città è un poema, come è stato detto spesso, e come Hugo l'aveva detto

26 Victor Hugo è stato più volte citato da Barthes per via del fatto che, anticipando i tempi, in un capitolo della sua celebre opera *Notre Dame de Paris*, lo scrittore sottolinea come la scrittura sulla pietra verrà soppiantata da quella sulla carta, lasciando intendere il suo proprio modo di concepire la città come una scrittura, come un'iscrizione dell'uomo nello spazio.

meglio di qualsiasi altro, ma non si tratta di un poema classico, di un poema ben centrato su un soggetto. Un poema che spiega il significante ed è questa specie di spiegazione che finalmente la semiologia della città dovrebbe cercare di afferrare e di cantare. (Barthes, 1967)

2.2.3 Levi Strauss e la linguistica strutturale.

Claude Levi-Strauss²⁷ è tra gli antropologi più famosi e iconici di tutto il Novecento. Di origine belga, è stato uno studioso stimato in ogni ambito accademico, che ha saputo avvicinare anche il grande pubblico alla disciplina antropologica e alle scienze umane. Il suo contributo, è stato fondamentale per comprendere come il lessico, assimilato in questa ricerca alle parti elementari che costituiscono lo spazio pubblico, si uniscano insieme per dare vita alla sintassi della città pubblica contemporanea.

Nello specifico come il sistema fonologico²⁸, che ha influenzato molto la disciplina sintattica, costituisca la chiave di volta per comprendere la meccanica dei rapporti tra fonemi, i nuclei distintivi del suono, distribuendoli secondo un ordine e conferendo il senso all'emissione stessa.

In generale lo strutturalismo nasce in linguistica ad opera di *Ferdinand de Saussure*, fondatore della linguistica moderna. L'autore, anch'esso francese, in controtendenza rispetto alla tradizione prevalente considerava la lingua come un prodotto sociale derivante dalla facoltà del linguaggio in cui diversi segni vengono connessi gli uni agli altri, tramite strutture logiche di opposizione e associazione, per comunicare con gli altri in modo convenzionale e arbitrario. Egli distingueva la *langue*, la parte sociale del linguaggio che è esterna all'individuo: egli non può né crearla né modificarla ed esiste solo in virtù di una sorta di contratto siglato tra i membri di una comunità; e le *parole* ovvero l'esecuzione linguistica individuale²⁹.

Trasponendo all'antropologia de Saussure e i suoi concetti, in quanto *fenomeni la cui natura si ricollega a quella della stessa natura del linguaggio*, Levi-Strauss in "Antropologia strutturale" afferma che il compito della disciplina antropologia era quello di ricercare gli *universali strutturali*: quell'ordine mentale soggiacente e comune a tutte le società da cui poi nascono gli infiniti elementi della variabilità culturale e sociale.

In un saggio di Emile Benveniste dedicato proprio al concetto di struttura, l'autore richiama le conclusioni del Primo Congresso di filologia slava, tenutosi a Praga

27 È considerato il principale teorico dello strutturalismo applicato agli studi etnologici e antropologici. Pur avendo fatto ricerca sul campo è ricordato come un grande pensatore in cui convergono psicologia, storia, filosofia e ovviamente antropologia.

28 Il sistema fonologico si occupa di distribuire i fonemi secondo un ordine. La sua esistenza quindi ci dice che i fonemi non hanno una distribuzione caotica e arbitraria e che tale distribuzione può essere definita con precisione dalla linguistica, la quale conferisce a questa un preciso ruolo.

29 Lepschy, G.C., (1984), Enciclopedia del Novecento, *Strutturalismo*, consultato il 25 marzo 2022, https://www.treccani.it/enciclopedia/strutturalismo_%28Enciclopedia-del-Novecento%29/.

nel 1929, sottolineando come

La nozione di “struttura” è strettamente legata a quella di “rapporto” all’interno del sistema: Il contenuto sensoriale di tali elementi fonologici è meno essenziale dei loro rapporti reciproci all’interno del sistema.

Ancor più esplicito nelle conclusioni, Benveniste³⁰ affermava:

Il principio fondamentale è che la lingua costituisce un sistema, in cui tutte le parti sono legate da un rapporto di solidarietà e di dipendenza. Questo sistema organizza certe unità, i segni articolati, che si differenziano e si delimitano reciprocamente.

La dottrina strutturalista insegna la predominanza del sistema sugli elementi, mira a cogliere la struttura del sistema attraverso i rapporti degli elementi, tanto nella catena parlata che nei paradigmi formali, e mostra il carattere organico dei cambiamenti a cui la lingua è soggetta.

2.3 Il contributo di architetti e urbanisti.

Tenendo conto del fatto che tutte le teorie fin qui enunciate sul modo in cui si possa parlare di linguaggio architettonico sono molto diverse tra loro, è bene ricordare che nessuna di esse è più giusta di un'altra ma che tutte sono servite per arrivare a confermare l'idea di partenza secondo la quale l'architettura può essere assimilata a un sistema di linguaggi e dunque anche lo spazio pubblico di per sé è uno dei linguaggi dell'architettura.

Toccherà adesso capire come è articolato tale linguaggio in riferimento alla società che abbiamo definito contemporanea, considerando che esso, pur mantenendo intatti alcuni aspetti legati alla morfologia e alla funzione, sia profondamente cambiato così come cambiate sono le esigenze delle comunità che lo vivono.

Già a partire dagli anni '50 e '60, dopo il Movimento moderno, la ricerca in campo urbano è percorsa da un'ansia rifondativa che rimette in discussione i postulati fissati dalla Carte di Atene. Anche in quel caso, il ricorso all'elementarismo interviene ogni qual volta l'oggetto indagato debba essere ridefinito o rifondato e, a partire dalla ridefinizione e innovazione dei suoi componenti, si cerca di dare forma a un nuovo lessico urbano.

La rottura con il passato ha sempre anche la necessità di manifestarsi attraverso un nuovo vocabolario di elementi urbani in grado di cogliere la realtà. Ciò è avvenuto, a volte, proponendo innovazioni spaziali nelle quali possano trovare forma le modificazioni avvenute nelle pratiche sociali (come enfatizzato dal Team X), restringendo o allargando il campo di indagine, recuperando cioè gli elementi che sembrerebbero non degni di nota (come dimostrato da Gordon Cullen in Town-

³⁰ Benveniste, É. (1966), *Problèmes de linguistique générale*, Paris, trad. it. Giuliani, M.V., (2010), *Problemi di linguistica generale*, Il Saggiatore, Milano.

scape) o semplicemente esplorando in maniera più dettagliata lo spazio nel quale ci muoviamo (Alexander in *A Pattern Language*).

Nel tentativo di scrivere un nuovo linguaggio architettonico, si tende sempre a definire determinati livelli di coerenza tra gli elementi, legati al raggiungimento di un obiettivo, più o meno specifico, e in grado di soddisfare un insieme di requisiti e prestazioni³¹.

2.3.1 Alexander e il modello dei pattern.

Lo studio dei requisiti prestazionali è stato intrapreso per la prima volta da Chermayeff ad Harvard nel 1952, nel corso di un seminario sul disegno ambientale³². Negli anni successivi, insieme ad Alexander si propose di individuare relativamente a ciascun problema urbano, il campo fisico della sua relativa descrizione. Questa operazione tende a mettere in luce la configurazione strutturale di un problema che i modi convenzionali di osservare e descrivere spesso non colgono e per farlo utilizzano il termine *pattern*, con cui si indicano figure, elementi, aggregazioni di elementi entro una sequenza, come eventuale estremizzazione del gioco combinatorio. *A Pattern Language*, di Christopher Alexander, rappresenta forse l'uso concettualmente più interessante di questa categoria, utilizzata con frequenza in altri campi di ricerca quali quelli della biologia, della zoologia e dell'ecologia³³.

Nel libro, l'autore fornisce un vero e proprio manuale di progettazione per non architetti, per singoli individui e associazioni che intendessero cimentarsi nella progettazione e nell'organizzazione dello spazio. In particolare, il testo muove dall'idea che il processo di pianificare, costruire e progettare possa essere assimilato ad un *linguaggio* e già nell'incipit l'autore dichiara la sua intenzione di fornire la teoria e le istruzioni per l'uso di tale linguaggio attraverso la formulazione di quelli che egli definisce, appunto, *pattern*.

In lingua inglese, *pattern* significa letteralmente modello, un modello che possa servire da base per determinare un oggetto che deve essere realizzato. I *pattern* forniscono "delle risposte a problemi di progettazione ricorrenti": ogni *pattern* è un'entità che nasce da una descrizione dei singoli problemi del nostro ambiente (sia esso alla scala urbana che dell'abitazione), presenti in maniera ricorrente nell'attività di progettazione dello spazio, per offrire una soluzione mai rigida e standardizzata a quel problema in modo essa possa essere utilizzata più volte

31 Per prestazione si intende il legame che esiste tra la configurazione di un luogo e gli aspetti sociali e comportamentali legati alle sue qualità. Il concetto di prestazione, in tutti i campi in cui viene applicato, risulta strettamente connesso ad una richiesta dipendente a sua volta da un'esigenza dell'utente.

32 Chermayeff, S., Alexander, C., (1963), *Community and Privacy*, trad. It. Spazio di relazione, spazio privato – Verso una nuova architettura umanistica, il Saggiatore, Milano, pg. 178.

33 La teoria esigenzial-prestazionale nasce in campi disciplinari diversi da quello urbanistico; più precisamente nasce come normativa tecnica nell'ambito della produzione industriale per garantire la rispondenza, in quanto a prestazioni, di un prodotto alla domanda di qualità da parte degli utenti secondo dati criteri. La valutazione della qualità si basa dunque sui livelli di prestazione del prodotto in relazione alle richieste ed alle aspettative dell'utenza.

senza mai produrre lo stesso identico risultato.

I diversi pattern individuati compongono una sequenza che va dai pattern a scala maggiore a quelli di livello inferiore per descrivere tutte le caratteristiche che occorre assegnare al progetto che si intende realizzare. Alexander ha individuato e descritto 253 pattern raggruppati in tre principali voci.

Città o comunità: questo raggruppamento contiene i primi 94 pattern che individuano:

- la città intesa come un network di comunità che si autogovernano (1-20);
- comunità e centri di vita locali (21-34);
- gruppi di case, comunità di lavoro, reti di collegamento (35-57);
- spazi pubblici e collettivi (58-74);
- famiglie, gruppi di lavoro, luoghi di raccolta (58-94).

Edifici e gruppi di edifici: questo raggruppamento contiene i pattern da 95 a 204 che definiscono e descrivono tutti i problemi necessari per la progettazione e costruzione di un singolo edificio o di gruppi di edifici. In particolare:

- sistemazione generale di un gruppo di edifici e degli spazi collettivi e dei percorsi (95-126);
- spazi per abitare e per il lavoro (127-158);
- spazi esterni all'abitazione e rapporti fra interno ed esterno (159-178);
- alcove, piccoli spazi ed elementi di dettaglio (179-204).

Strutture e dettagli costruttivi, ovvero come rendere realizzabile un edificio. Nell'ultima parte una serie di pattern (205-220) illustrano come è possibile realizzare le diverse parti strutturali dell'edificio, dalle fondamenta, alle pareti, ai solai, al tetto ed i materiali utilizzabili. Successivamente vengono illustrati i temi connessi alle aperture (porte, finestre, balconi) ed al **trattamento delle superfici esterne**, fino alla considerazione di alcuni particolari elementi di arredo ed all'uso dei colori (221-253).

Il trattamento di ogni pattern ricalca uno schema standard che comprende:

- una fotografia che sintetizza ed illustra il problema o tema;
- una introduzione tendente ad inquadrare il pattern all'interno di una visione più generale, rimandando ad altri pattern che sono ad esso correlati alla stessa scala o ad una scala superiore;
- una descrizione del tema- pattern mediante l'uso di dati statistici, disegni, considerazioni storiche, etc.;
- dopo la descrizione una terza parte illustra la soluzione, ovvero come empiricamente attivarsi per realizzare quel pattern;
- una quarta ed ultima sezione rimanda ad altri pattern, alla stessa scala o ad una scala inferiore, che concorrono a meglio definire o comple-

tare il pattern in discussione.

Alcuni afferiscono all'ambito urbano e dunque vengono classificati come appartenenti ad un ordine superiore e altri³⁴, alla scala architettonica ma sono i rapporti tra essi che danno vita al linguaggio urbano. Un tale approccio permette di osservare l'ordinarsi dei pattern nello spazio, nel tempo e collocarsi nella dimensione umana: *il linguaggio dei pattern risulta convalidato se convalidata è la sua struttura connettiva.*

A pattern language has the structure of a network.

However, when we use the network of a language, we always use it as a sequence, going through the patterns, moving always from the larger patterns to the smaller, always from the ones which create structures, to the ones which then embellish those structures, and then to those which embellish the embellishments.
(Alexander, 1977)

Se si desidera avere una visione complessiva del linguaggio teorizzato da Alexander, si dovrà avere una idea ben chiara degli elementi del linguaggio.

Sfogliando il manuale è possibile osservare come ogni il trattamento di ogni pattern ricalchi uno schema standard che comprende:

- una fotografia che sintetizza ed illustra il problema o tema;
- un' introduzione tendente ad inquadrare il pattern all'interno di una visione più generale, rimandando ad altri pattern che sono ad esso correlati alla stessa scala o ad una scala superiore;
- una descrizione del tema - pattern mediante l'uso di dati statistici, disegni, considerazioni storiche, etc.;
- dopo la descrizione una terza parte illustra la soluzione, ovvero come empiricamente attivarsi per realizzare quel pattern;
- una quarta ed ultima sezione rimanda ad altri pattern, alla stessa scala o ad una scala inferiore, che concorrono a meglio definire o completare il pattern in discussione.

La sequenza dei pattern è solo la *base map* da cui ricavare il linguaggio progettuale, attraverso la scelta dei pattern che sono più appropriati, lasciandoli però nell'ordine col quale li si trovano nel manuale.

³⁴ I pattern di grande scala sono a loro volta necessari, perché contengono più informazione dei pattern di piccola scala che li sostengono, e mostrano perciò proprietà emergenti.

Al momento del progetto, ogni pattern è sottoposto a verifica e valutato attraverso criteri, standards e **requisiti prestazionali**³⁵. Le dimensioni prestazionali indicano il ricorso a regole astratte. Esse lasciano lo spazio all'innovazione ma possono rivelarsi estremamente difficili da governare. Per questo motivo è necessario ricorrere ad un vocabolario dato, ad un glossario di esempi e modelli che magari si rifacciano alla sfera fisico-ambientale³⁶. Una delle difficoltà nell'applicare tale lessico, riguarda però il riuscire ad adeguare concetti fondamentalmente statici a fenomeni che hanno una dinamica temporale, utilizzazioni temporanee e utenti di passaggio come avviene per gli spazi pubblici.

Anche se si tratta di un "manuale" di progettazione riferito alla città, molti sono i pattern che hanno interessato la progettazione di spazi pubblici e dai quali si può attingere per comporre il nuovo lessico dello spazio pubblico della città contemporanea:

Sia nelle comunità che nei quartieri, tra entrambi e nei bordi, incoraggiare la formazione di "centri locali":

- 30. *Activity nodes;*
- 31. *Promenade;*
- 32. *Shopping Street;*
- 33. *Night Life;*
- 34. *Interchange;*

Tra i "cluster" di case, consentire alla rete locale di strade e percorsi di crescere in modo informale, ma non frammentario:

- 50. *Green streets;*
- 55. *Raised walk;*

Sia nelle comunità che nei quartieri, fornire uno spazio pubblico aperto dove le persone possono rilassarsi, stare insieme e ritrovarsi:

- 60. *Accessible green;*
- 61. *Small public squares;*
- 63. *Dancing in the street;*

Fornire porzioni di terreno che siano in comune, per garantire il soddisfacimento dei bisogni collettivi:

- 67. *Common land;*
- 68. *Connected play;*

35 Le prestazioni richieste ad un oggetto, indicano i modi in cui questo risponde a tali domande; concettualmente l'iter seguito è sintetizzabile nella successione *bisogni-esigenze-requisiti-prestazioni-controlli*, cioè a partire dalla consapevolezza di un dato bisogno, lo si trasferisce in esigenza e quindi in requisito di un oggetto o di un intervento progettuale.

36 Secondo Kevin Lynch, i patterns di Alexander sono una serie molto elaborata di modelli ambientali che attraversano tutte le scale della progettazione, sono modelli assimilabili ai materiali da costruzione che possono essere usati in varie combinazioni e per diversi scopi.

- 69. Public outdoor room;
- 72. Local sports;
- 73. Adventure playground;

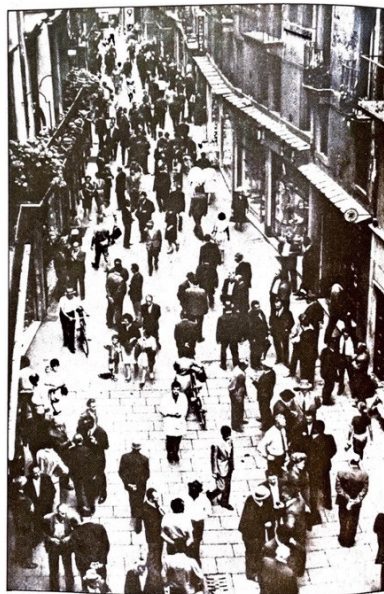
Negozi di vicinato e luoghi di ritrovo:

- 88. Street café;
- 89. Corner grocery;
- 90. Beer hall;
- 92. Bus stop;
- 93. Food stands;
- 94. Sleeping in public;
- 100. Pedestrian street;

Dare maggiore e più dettagliate attenzioni ai percorsi e alle piazze tra gli edifici:

- 123. *Pedestrian density*;
- 124. *Activity pockets*;

31 PROMENADE**



32 SHOPPING STREET*



Fig.2. Due esempi di Pattern che riguardano gli spazi pubblici: le strade e le vie commerciali.

168

2.3.2 Kevin Lynch ed il concetto di leggibilità.

Quando si parla del valore significativo dello spazio urbano, un contributo fondamentale sembra quello apportato da Kevin Lynch e dagli studi che si sono sviluppati attorno agli anni '60 in campo urbanistico tendenti a indagare la natura e la

qualità dei messaggi trasmessi dalle città, dall'ambiente e il modo in cui questi messaggi vengono recepiti e decodificati dall'uomo.

A conclusione di una serie di ricerche compiute in Italia e in America Lynch restringe e specializza l'ambito del proprio interesse pubblicando nel 1959 *L'immagine della città*, in cui si propone di analizzare *la qualità della formazione dell'immagine urbana* attraverso la percezione che di essa hanno i suoi abitanti. (Fera, 2002)

L'immagine di un ambiente è il risultato di un processo di interazione fra osservatore e ambiente: l'ambiente suggerisce distinzioni e relazioni e l'osservatore, con grande capacità di adattamento, e in funzione dei propri interessi, seleziona, organizza e riempie di significato ciò che vede: l'immagine, costruita in tal modo, limita o accentua i caratteri dell'oggetto percepito, mentre viene, essa stessa verificata nelle sue capacità di essere percepita, in un costante rapporto di interazione. (Lynch, 1960)

Secondo Lynch la qualità di uno spazio urbano si basa sulla chiarezza delle immagini ambientali che i singoli individui (o gruppi di individui) hanno dei diversi luoghi. Egli sostiene che le persone nei contesti urbani si orientano per mezzo di mappe mentali: i tracciati e le riproduzioni del mondo fisico esterno possedute mentalmente da ogni individuo corrispondono alle immagini ambientali. Tali immagini sono il prodotto sia di una sensazione immediata che il ricordo delle esperienze passate e sono utilizzate per tradurre le informazioni e per orientare il movimento. Per essere in grado di ottenere degli spazi urbani capaci di suscitare delle immagini ambientali chiare, Lynch paragona il disegno di una città con quello dell'architettura. Questa definizione chiarisce come l'autore non sia interessato a teorie idealistiche, ma piuttosto ad affrontare il problema con un approccio molto pragmatico.

Le caratteristiche che deve possedere uno spazio frutto di un buon disegno urbano elaborate da Lynch sono:

- leggibilità;
- identità;
- struttura;
- significato;
- figurabilità.

T

ra tutte quelle appena elencate quella che risulta maggiormente importante ai fini della nostra ricerca è sicuramente leggibilità o chiarezza apparente del paesaggio urbano. Con questo termine si intende appunto

la facilità con cui le sue parti possono venire riconosciute e possono venire organizzate in un sistema coerente. Come questa pagina stampata, se è leggibile, può venire visivamente afferrata come un interrelazionato sistema di simboli riconoscibili, così sarà leggibile quella città, in cui i quartieri, riferimenti o per-

*corsi risultino chiaramente identificabili e siano facilmente raggruppabili in un sistema unitario*³⁷.

Da queste caratteristiche si può facilmente comprendere come i problemi maggiori colpiscono quegli spazi metropolitani il cui disegno manca di: singolarità, semplicità di forma, continuità tra gli elementi, gerarchie ordinate di alcune parti su altre; chiarezza di connessione e differenziazione direzionale.

Perciò Lynch propone un metodo di costruzione dell'immagine ambientale, finalizzato al disegno urbano, che permette di comprendere i processi cognitivi degli abitanti, i loro usi della città e le loro abitudini con l'intento di rendere la città maggiormente leggibile.

2.3.3 La decostruzione elementare di Paola Viganò.

Proseguendo la riflessione su alcune avanguardie artistiche dei primi del Novecento, la percezione più diffusa della città contemporanea è quella di uno spazio articolato per frammenti, parti continuamente interrotte che risultano casualmente accostate.

Dalla difficoltà a riconoscere i caratteri propri di questa città che si presenta nuova e diversa da quella del passato, per certi versi diffusa e per altri, compatta, ha preso corpo un nuovo modo di lettura dello spazio che ragiona sull'identità degli oggetti dei quali essa si compone.

Al suo interno è possibile però notare alcuni elementi ricorrenti: *materiali nominabili, formalmente finiti, dotati di precisi caratteri che si declinano in diverse sequenze. [...] quegli elementi che concorrono alla costruzione della città e dei quali la città è deposito attivo.* (Viganò, 1999)

Bisogna, anzitutto, tenere presente che le categorie con cui tradizionalmente è stato possibile rappresentare la città nel tempo non sono più adeguate ad interpretare il senso delle mutazioni subite. Ai fini di una descrizione progettuale, che consenta di comprendere e, contemporaneamente, di immaginare diversamente lo spazio urbano, occorre, piuttosto, sfruttare le potenzialità legate alla nuova situazione. In altri termini, è necessario, individuare le *unità elementari*, (il nostro lessico), le parti che li costituiscono e lavorare a partire da essi, promuovendo un processo di semplificazione capace di fornire gli strumenti e i mezzi necessari all'analisi, che consentano di superare l'idea di irriducibilità tra una cosa e l'altra: operare una scomposizione della complessità in entità semplici ed *elementari*, ci aiuta a concepire lo spazio come una totalità infinitamente divisibile e a cogliere le forme e i materiali ricorrendo ad un processo riduttivo lineare. L'operazione di decostruzione in parti elementari ci consente di provare a dare un nuovo nome alle cose, a ciò che compone la città e il territorio e ne segnala il mutamento. In

³⁷ Lynch, K., (2006), *L'immagine della città*, Marsilio, Padova, p. 24; ed. orig.: *The image of the city*, The MIT Press, Cambridge - Mass. 1960.

questo modo, è possibile ri-conoscere i “materiali” con cui lavorare e, inoltre, osservare come gli elementi in gioco siano mutati di dimensioni e di scala, più che di senso. Partendo dalla descrizione delle parti che compongono la struttura urbana, mediante l’osservazione delle trasformazioni da esse subite, l’obiettivo è quello di proporre un nuovo scenario, innescando inediti sistemi di relazioni tra i brani in esame, o semplicemente potenziando quelli esistenti.

Dunque, nella comprensione dell’eterogeneità di cui si compone la contemporaneità e nell’accettazione dei suoi valori, vanno ricercati, come scrive Van Doesburg gli elementi strutturanti, le *componenti elementari* di una struttura che si presenta come ricostruzione del mondo dopo che il mondo è stato distrutto e scomposto.

Ma la domanda che sorge spontanea è fino a quanto bisogna spingersi per ricercare le unità minime, elementari del lessico dello spazio pubblico?

Definire le parti costitutive semplici di cui si compone la realtà è, come ha dimostrato Wittgenstein assai complicato:

Quali sono le parti costitutive semplici di una sedia? - I pezzi di legno di cui è formata? O le molecole? Oppure gli atomi? -Semplice vuol dire non composto. E questo è il punto: composto in che senso?

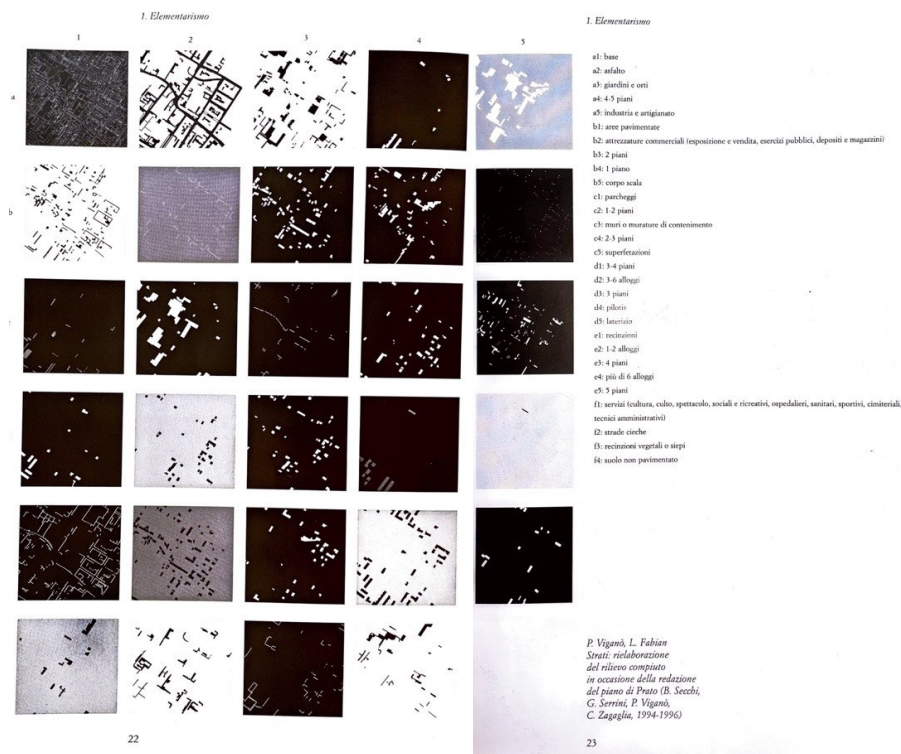


Fig.3. I rilievi tratti dal libro della Viganò per la redazione del Piano di Prato.

Una prima e immediata risposta sembrerebbe quella di definire elementari le parti che compongono ogni singolo spazio pubblico: la strada, il verde, le sedute, il marciapiedi, etc. È attraverso concetti sfocati che ci costruiamo una immagine della realtà, per cui un marciapiedi può essere definito un materiale semplice e una strada – composta di marciapiede, di una pista ciclabile, di un filare di alberi e una corsia – un materiale complesso.

Ma questo tipo di operazione a poco servirebbe se non che a classificare gli elementi che nello spazio pubblico si trovano e non come esso sia mutato ed abbia assunto le fattezze che oggi lo connotano.

La tesi sostenuta da Paola Viganó consiste nell' affermare che la semplificazione del reale si trovi ad investire diversi campi e che sia un passaggio utile per definire quella che lei stessa chiama *città elementare*, è trattare temi come *elementarismo urbano e materiali costitutivi* della città contemporanea e i progetti che la attraversano.

Prenderemo allora in prestito la definizione di *elementarismo*³⁸ per indicare *uno stile di analisi seguendo il quale, ogni situazione complessa, o che solamente frappone una resistenza alla nostra conoscenza d'insieme, è studiata a partire dal riconoscimento dei suoi elementi costitutivi*. Si tratta principalmente di un passaggio concettuale: ciò che si vuole indagare non sono le unità minime, ma quelle parti di città pubblica che, anche autonomamente, sono in grado di definire un determinato spazio.

Per componente³⁹ elementare intenderemo allora un elemento urbano che è espressione fisica di una o più funzioni ma che può esistere anche singolarmente e dunque avere una propria identità e riconoscibilità, e fisicamente caratterizzato da un più o meno preciso confine. Già il termine in sé “componente” indica che ci riferiamo a qualcosa che è sia parte di un sistema che sistema a sua volta, ed “elementare” perché una sua ulteriore semplificazione o scomposizione ne farebbe perdere il significato. La prima operazione da compiere è stata allora quella di fissare delle regole di associazione per inquadrare ogni singolo componente elementare entro vincoli regolari, in cui ciò che importa è la forma ma anche la funzione e l'interpretazione del senso che gli utenti hanno di un dato spazio, il modo in cui quello spazio viene “letto”. La seconda operazione è stata quella di selezionare gli elementi a cui si vuol dare un “senso attuale” e che rientrano nella logica del sistema “elementare”. Ad esempio una piazza, nel nostro lessico verrà definita come componente elementare poiché caratterizzata da un insieme di elementi che hanno senso solo se messi insieme (la panchina, la pavimentazione, il sistema di illuminazione, etc..) e inquadrati entro un determinato spazio fisico.

38 L'Elementarismo si delinea come posizioni che raccoglie contributi molteplici e apparentemente discordanti. Per Van Doesburg è la diretta conseguenza pittorica di Van Eastern ma è anche e soprattutto evoluzione di una posizione che tenta di ritrovare le origini del linguaggio, riducendone la complessità, decodificando forme, mezzi e tecniche di espressione, indagando, tra le altre, le possibilità decostruttive del colore in architettura.

39 L'impiego del termine componente pone come problema aperto quello della relazione tra la parte il tutto, sottintende la costruzione di un quadro d'insieme i pezzi del quale non sono dati a priori, ma si incontrano, portati da esigenze particolari, sono riconosciuti come utilizzabili.

La formalizzazione del pensiero che consente di passare da un aggregato di oggetti a un sistema non è qualcosa di dato, da rivelare, ma è il prodotto di una costruzione mentale, l'esito di un progetto di senso che nel tempo si precisa e si specifica.

Il concetto di sistema può allora fare riferimento ai concetti di identità e di appartenenza: di identità, cioè di nomina abilità e di riconoscibilità di ciascun elemento e di appartenenza a un gruppo, un insieme, una famiglia. (Viganò, 1999)

Capitolo 3

Le componenti elementari dello spazio urbano

3.1 Introduzione

Il processo di “decostruzione” delle componenti elementari dello spazio pubblico, intese come entità *fisiche* morfologicamente definite che caratterizzano i sistemi di spazi pubblici, non necessariamente ha avuto bisogno di ricorrere all’espedito della città come linguaggio per comprendere come fosse articolata la realtà spaziale pubblica; esso, normalmente, ha tenuto conto di aspetti di carattere fisico, funzionale e sociale.

Come abbiamo avuto modo di vedere nel primo capitolo, il concetto di spazio pubblico si sviluppa attraverso tre concezioni principali: spazio assoluto, in riferimento alla sua forma, spazio relativo, in riferimento alle funzioni che in esso insistono e spazio come prodotto sociale¹.

Lo *spazio assoluto* è essenzialmente uno spazio fisico, inteso come portatore di caratteristiche legate solo alla sua morfologia, come direbbe Kant è quello spazio provvisto di una sua struttura indipendente rispetto a ciò che in esso si trova. In questo tipo di spazio l’attenzione è rivolta in maniera prevalente alla morfologia degli elementi che costituiscono un dato spazio e dalla loro distribuzione. Solo una chiara leggibilità delle caratteristiche geometriche e delle qualità estetiche consentono di fruire dello spazio esterno come di uno spazio propriamente urbano².

Lo *spazio relativo* è lo spazio funzionale per eccellenza, lo spazio in cui sono le funzioni a determinare il suo successo o meno. Tante più sono le funzioni, tanto più un determinato spazio pubblico potrà essere attrattivo e utilizzato in diverse ore della giornata. Il terzo aspetto ha a che vedere con la concezione di paesaggio urbano secondo la quale un determinato spazio pubblico, a prescindere dalla sua forma o dalle funzioni che in esso risiedono, è in grado di suscitare un senso di appartenenza e di benessere ai suoi fruitori (Cullen, 1961). Più recentemente, nell’ultimo cinquantennio del XX secolo, viene introdotto da H. Lefevre nel testo *La production de l’espace* (1999) la concezione di spazio come prodotto generato dalle relazioni ed interazioni sociali.

Pertanto in questa visione lo spazio diventa relazionale ovvero esso viene indagato e conosciuto per quelli che sono i valori che gli attori attribuiscono a quello specifico contesto e attraverso i quali vanno a generare e trasformare il territorio. Lo spazio finalmente si slega dall’idea di spazio fisico-materiale e di spazio contenitore di oggetti e si trasforma in strumento per meglio conoscere la società.

Cogliendo questa prospettiva, Dolores Hayden, in *The Power of Place*, propone di rileggere lo spazio pubblico come un ambito multi-prospettico (Hayden, 1995) che intreccia tre categorie fondamentali le quali, senza la pretesa di avanzare una classificazione propriamente scientifica, fissano un repertorio empirico molto utile per comprendere le dinamiche in atto: il “mondo fisico”, o percepito, il “mondo

1 Relativamente all’evoluzione del concetto di spazio si fa riferimento a Loda (2008).

2 Il problema della forma si pone come un passo fondamentale da compiere per avere accesso al reale. Tenendo conto che la forma è ciò che realizza e da vita all’informe, si potrebbe affermare che è ciò che porta l’indicibile dentro l’esperienza del mondo.

delle pratiche quotidiane”, e il “mondo delle rappresentazioni, o concepito”.

Anche se il rapporto tra tutti i fattori determinanti non è mai marcato, generalmente nei testi studiati ai fini della ricerca, qualche aspetto si è dimostrato sempre prevalente rispetto agli altri.

In generale, esiste un rapporto diretto tra le funzioni che vengono svolte in un determinato spazio e la forma dello spazio stesso: si pensi alla piazza del Mercato, alla piazza del Municipio o della Stazione. In questi casi, il complemento sta proprio ad indicare una qualità specifica accanto all’accezione generale di piazza. Questo rapporto tuttavia è meno significativo per gli spazi pubblici rispetto a quanto non lo sia per le architetture poiché gli spazi pubblici consentono varietà d’uso maggiore rispetto agli edifici costruiti. Per cui avremo delle funzioni che possono essere svolte in uno stesso spazio e funzioni specialistiche che per essere svolte avranno bisogno di uno spazio specifico³.

La differenza sostanziale apportata in materia di spazi pubblici riguarda l’introduzione della componente sociale intesa come la peculiarità di un dato spazio di favorire o inibire le relazioni sociali. Poiché lo spazio pubblico è generatore di pratiche impreviste che evidenziano, influenzandoli, i comportamenti liberi dei cittadini, non bisogna dimenticare che la sua conformazione fisica e funzionale è in grado di stabilizzare usi nuovi facendoli divenire tradizione e ad aumentare la capacità dei cittadini di vivere bene le città⁴.

Il capitolo che segue tratterà l’individuazione delle componenti elementari in base al punto di vista di alcuni urbanisti che hanno trattato questo tema e il metodo di classificazione che essi hanno seguito per individuarle.

3.2 L’approccio morfologico-geometrico.

Sin dall’antichità, negli studi di letteratura urbana, si sono analizzate le città per cercare di comprenderne il funzionamento delle città analizzandole in un certo qual modo. I diversi studi a sostegno delle teorie urbane di produzione spaziale, alcuni dei quali saranno trattati più avanti in questo capitolo, si sono concentrati su analisi settoriali e specialistiche, a partire dalle permanenze formali dello spazio urbano, manifeste nella dimensione pubblica. Si trattava di rivisitare le logiche di composizione delle parti in relazione ad un’immagine che faceva propri i valori di una serie di relazioni stabilitesi nella realtà. In questo senso si riconosce il valore di un modello compositivo che si pone il problema di lavorare con la dimensione morfologico-geometrica, della quale si accetta il ruolo predominante nella costruzione dello spazio urbano. Descrivere la struttura di relazioni che determina la forma dello spazio pubblico, svelando laddove è possibile le figure ricorrenti e persistenti, muove dal tema della continuità e invita, in questo senso,

³ Gli spazi pubblici della città antica, medievale, rinascimentale e in parte Moderna, consentivano che in esse si svolgessero più funzioni.

⁴ Condizione emersa con maggiore vigore durante i Lock Down durante la pandemia da Covid-19 che hanno costretto la popolazione mondiale a non utilizzare gli spazi pubblici.

alla costruzione di nuovi luoghi d'aggregazione collettiva, in grado di elaborare le forme provenienti dalla storia⁵. Si tratta, quindi, di riconoscere la trasformazione in rapporto ad un antecedente, in quanto possibilità che matura da un germe preesistente. Individuare un catalogo di strutture proveniente dalla storia significa, allora, ipotizzare che la città possa elaborare il suo passato, continuandone il significato e, in questo modo, trasformarlo.

Il contesto urbano che ereditiamo è composto da forme urbane che possiamo riconoscere, etichettare, analizzare⁶, per conservarle e trasformarle. Al suo interno, tutto sembra identificabile secondo alcuni principi formali⁷.

Dall'analisi di alcuni importanti testi di letteratura urbana, rielaborati nei paragrafi successivi e inerenti allo studio della forma delle città con particolare riferimento allo spazio pubblico, è evidente che le componenti elementari della città antica fossero quasi esclusivamente costituite dalle piazze e dalle strade e da come le loro forme influenzassero l'assetto generale del modello urbano delle città. Era in questi luoghi che si articolava principalmente la vita pubblica delle città.

Le piazze sono state per secoli gli spazi pubblici per eccellenza, i luoghi in cui venivano ospitate le più svariate funzioni pubbliche della città: in esse si svolgevano attività ricreative, sociali, economiche e politiche. Come le abbiamo definite nel primo capitolo, esse sono sempre state l'armatura sociale delle comunità urbane. La loro dimensione e la loro struttura formale è stata influenzata dalle quinte murarie degli edifici sulle quali esse si affacciavano e dalle emergenze sullo sfondo. Se il ruolo di spazio di relazione per eccellenza era affidato alla piazza, anche la strada tuttavia non assolveva solo alla funzione di consentire l'accessibilità alle diverse parti della città, ma svolgeva essa stessa un ruolo di relazione sociale e di filtro fra spazio pubblico e spazio privato. Nella città antica, come del resto accade ancora oggi lungo le strade di alcuni centri storici, la strada era anche una sorta di appendice dell'abitazione, serviva da luogo di lavoro e di socializzazione, il luogo su cui si esercitano forme dirette di scambio e di relazione informale e conviviale, luogo di scontri o di pacifiche manifestazioni civili. Essa è l'elemento stabile delle dinamiche urbane e lo sfondo su cui si sono sempre affacciate le attività commerciali, le residenze, le attività pubbliche e culturali.

Queste due componenti elementari hanno costituito, per secoli, l'impalcatura storica degli spazi pubblici delle città ed è attraverso le loro evoluzioni nella letteratura urbana che ci avviciniamo ad una lettura delle città.

5 In questo modo si specifica l'utilizzo di una lettura tipologica, per la quale la resistenza e la continuità della forma rappresenta il centro della nostra riflessione.

6 Lo studio dei fenomeni urbani si occupa di analisi dei sistemi territoriali e urbani, analisi funzionali, morfologiche e tipologiche, con indagini geografiche, storiche, sociologiche, economiche, etc.

7 Uno dei fondamenti teorici dell'architettura e della morfologia urbana è lo studio delle tipologie e tale approccio ha condizionato la formazione degli architetti e la progettazione per molti decenni conservando molte virtù per la comprensione della città e la possibilità di rigenerarla attraverso le tipologie edilizie che configurano lo spazio architettonico e la costruzione dell'organismo urbano.

Almeno tre testi⁸ sono fondamentali per la conoscenza della città, *L'arte di costruire città* di Camillo Sitte, *L'architettura della città* di Aldo Rossi, e *Lo spazio della città* di Rob Krier, affrontano organicamente il tema delle tipologie, della struttura urbana e del *locus* in rapporto con la storia.

3.2.1 Le piazze “chiuse” in Camillo Sitte.

Con Camillo Sitte si apre una interessante prospettiva di analisi e progetto urbano. Il suo libro fondamentale è *Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen* (1889) in cui si pone l'accento sull'arte di costruire le città facendo particolare riferimento alla qualità dello spazio urbano e della sua percezione. Il libro, come dichiara Sitte, è basato su esempi limitati poiché nella trattazione si fa riferimento unicamente a luoghi che egli ha visitato personalmente e di cui ha potuto apprezzarne il valore estetico⁹.

Il metodo di Sitte è tutto incentrato sulla valutazione qualitativa dello spazio della città tradizionale. Per dare una valutazione di qualità Sitte si rifà all'atto della visione quale “*il meccanismo fisiologico che dà origine alla percezione dello spazio su cui riposano tutti gli effetti architettonici*” (Sitte, 1980).

L'attenzione alle regole della composizione urbana nella progettazione degli spazi pubblici è il principio essenziale su cui Sitte fonda l'urbanistica classica, attraverso la creazione di uno spazio animato da visuali prospettiche e arricchito da fondali scenografici e definito attraverso geometrie asimmetriche, delimitato e ben racchiuso per offrire una coerenza della veduta e un'unità d'insieme che risulti piacevole allo sguardo.

Pur senza mai assumere la forma di un manuale, il testo di Sitte fornisce degli elementi utili a definire alcuni principi basilari della composizione urbana, individuando ed elencando quelli che, a detta dell'autore, rappresentano i principali elementi di qualità dello spazio urbano tradizionale.

Il primo fondamentale elemento è rappresentato da quella che Sitte definisce la **piazza chiusa** ovvero una maniera di pensare e progettare lo spazio urbano in modo che esso risulti ben definito e delimitato dalle quinte murarie degli edifici che lo circondano. Ciò permette all'osservatore di avere la sensazione di stare all'interno di uno spazio architettonico.

È vero che oggi si chiama così un semplice spazio vuoto circondato da quattro strade e dove non si costruisce nulla. Dal punto di vista dell'igiene della tecnica ci può stare, ma in quanto all'arte, per il solo fatto che sul terreno non si costruisce nulla, non si può parlare di piazza urbana. Se si usa tale termine del suo vero

⁸ La bibliografia di riferimento è molto più vasta ma ci limiteremo a questi testi per la creazione del quadro teorico di questa ricerca. Si pensi ad esempio che nel 2016, Caja, Landsberger e Malcovati pubblicano *Tipo Forma Figura* riportando una raccolta di interventi dal 1970 al 2000 sul dibattito tipologico internazionale.

⁹ Già nell'incipit, l'autore ammette chiaramente di aver valutato il materiale a disposizione attraverso la sua personalissima analisi percettiva.

significato, si intende che sono richieste ben altre condizioni, cioè quelle che riguardano l'ornamento, il valore e il carattere. (Sitte, 1980, pg. 57)

La **forma e la dimensione** delle piazze è un altro elemento utilizzato da Sitte per definire la qualità dello spazio urbano. Egli mette a confronto le forme irregolari delle piazze medievali, con quelle geometriche e regolari di tradizione classica. Le sensazioni che tali diversi tipi di spazio trasmettono sono certamente diverse, ma non si può affermare la migliore qualità di una tipologia piuttosto che di un'altra. L'irregolarità delle piazze medievali, le asimmetrie, sono in grado di generare visioni diverse a seconda del punto di osservazione e rispondono all'estetica del pittoresco, mentre le piazze geometriche regolari trasmettono più agevolmente una sensazione di ordine, rigore e monumentalità. Ciò che conta, secondo Sitte, non è tanto la regolarità o l'irregolarità dello spazio quanto la corretta proporzione delle sue dimensioni planimetriche, in modo che la piazza non risulti troppo stretta rispetto alla sua profondità o viceversa. Ovviamente la dimensione della piazza assume un enorme significato: se relativamente piccola riuscirà a suscitare sensazioni di vivibilità e intimità; se sarà troppo grande conferirà allo spazio un aspetto monumentale ma l'osservatore avrà non poche difficoltà a percepirla i confini e la forma.

Infine, secondo Sitte, grande importanza riveste una corretta proporzione fra la *dimensione planimetrica della piazza* da un lato e *l'altezza ed il volume degli edifici* che si affacciano su di essa dall'altro.

Di questo studio dello spazio di qualità ereditato dalla città tradizionale, Sitte, fa attenzione non tanto a descrivere gli oggetti che compongono la configurazione, quanto a farci capire le relazioni fra gli elementi che creano quello spazio di qualità:

Infatti, nell'arte dello spazio, tutto dipende dalle proporzioni relative; viceversa, le dimensioni assolute hanno poca importanza. (Sitte, 1980)

Tutto questo lavoro di valutazione della qualità dello spazio urbano con il metodo della percezione e di individuazione di invarianti che gestiscono la morfogenesi urbana, porta a fondare un'idea di progetto urbano diverso da quello del puro atto tecnico di regolazione della crescita.

Sitte è pienamente cosciente del livello di generalità sul quale devono porsi i principi estetici dell'urbanistica affinché possano essere applicati ancora oggi. Egli rifiuta l'imitazione servile delle forme e la ripresa meccanica dei motivi della città antica. Sotto la moltitudine degli spazi urbani del passato, egli cerca delle strutture invarianti, dei "meccanismi segreti", l'essenziale che verrà poi adattato in modo significativo alle condizioni moderne.

3.2.2 Aldo Rossi e dimensione geometrica dello spazio urbano.

Riprendendo gli studi di Quatremère de Quincy e Muratori che esprimono la composizione urbana in termini di morfologia e di tipologie, Aldo Rossi, uno

dei maggiori teorici di questa idea, descrive la città come una struttura fisica, addirittura più duratura della città che vive in essa e degli eventi che vi trovano luogo, e che tale struttura fisica è espressa da monumenti e da spazi urbani che ne rappresentano i simboli e dal rapporto con il sito che le conferisce identità e unicità. È uno stravolgimento radicale dell'idea di città moderna concepita come luogo, o meglio come macchina per svolgere attività umane: il soggetto della composizione urbana non è più la società e l'organizzazione dello spazio delle sue funzioni, ma *la costruzione dello spazio fisico di per sé*. Non è più imperniata su criteri funzionali ma su criteri meramente estetico-formali.

Io penso che la spiegazione dei fatti urbani mediante la loro funzione sia da respingere quando si tratti di illuminare la loro costituzione e la loro conformazione; si illustreranno esempi di fatti urbani preminenti dove la funzione è mutata nel tempo o addirittura dove una funzione specifica non esiste. È quindi evidente che una delle tesi di questo studio, che vuole affermare i valori dell'architettura nello studio della città, è quella di negare questa spiegazione mediante la funzione di tutti i fatti urbani; anzi io sostengo che questa spiegazione, lungi dall'essere illuminante, sia regressiva perché essa impedisce di studiare le forme e di conoscere il mondo dell'architettura secondo le sue vere leggi. (Rossi, 1995, pg.35-36)

Rossi sin dal titolo di un suo libro del 1966 – *L'architettura della città* – pone con chiarezza il problema. La crisi della città è causata dal «funzionalismo ingenuo», come lo definisce. Imposizioni di standard e dettami come la separazione dei traffici o l'autonomia dei fabbricati dal disegno delle strade creavano anonimi e ripetitivi complessi che non determinavano alcun significativo valore urbano. Per Rossi invece ogni architettura deve essere prefigurazione di un fatto urbano, la città costituisce l'orizzonte e il destino dell'architettura e della sua forma. Le conseguenze che ne derivano sono fortissime.

La memoria di forme lontane e archetipe diventa alimento di questo nuovo immaginario urbano. Scrive infatti

Nella mia infanzia disegnavo per lungo tempo delle caffettiere e delle bottiglie. Queste forme geometriche e fantastiche hanno riassunto per molto tempo il mio (senso) della bellezza. In esso ho previsto cupole, torri, minareti e altre costruzioni.

In alcuni casi questa idea si banalizza nella riproposizione in chiave monumentale o vernacolare degli stilemi dell'architettura storica (la colonna, l'arco) e in altri casi in una paralizzante concezione didattica volta a rendere leggibili i caratteri dei tessuti storici. Ma essa pone anche alla ribalta un elemento decisivo della progettazione urbanistica contemporanea: la ricomposizione dello stretto rapporto tradizionale tra architettura e spazio urbano, la riproposizione del *tracciato stradale*, in altri termini, come regola di impianto per la costruzione della città,

ricostruendone i codici compositivi, il ruolo e la distribuzione delle emergenze. Riacquistata centralità alla forma, il secondo punto sviluppato da Rossi è la riproposizione della coppia di termini morfologia e tipologia. Rossi crea nuovamente un disegno di *strade e piazze*, all'interno del quale cala i tipi edilizi che derivano da una riproposizione dell'edilizia ottocentesca come le case a corte. L'approccio è esattamente opposto di quello propugnato dai Congressi Internazionali di Architettura Moderna (CIAM) e dal manifesto La Carta di Atene ispirato da Le Corbusier e che effettivamente formulò le regole della ricostruzione post-bellica¹⁰.

3.2.3 Lo spazio urbano: la piazza e la strada per Rob Krier.

Un altro contributo che ci è sembrato fondamentale ai fini dell'analisi delle componenti elementari della città è stato il testo di Rob Krier dal titolo *Lo spazio della città* del 1982. Nel suo libro, l'autore assimila il concetto di spazio urbano a quello di spazio aperto: entrambi coincidono con lo spazio del movimento libero, dell'aria aperta e comprendono zone pubbliche e semipubbliche. Gli elementi fondamentali che costituiscono le caratteristiche estetiche dello spazio urbano sono classificati sistematicamente per tipi formali, distinguendo i fattori meramente estetici da quelli emozionali¹¹.

Il ritorno alla storia attraverso la scoperta delle tipologie e degli spazi urbani della città antica corrisponde all'urgenza di Krier di ritrovare i principi validi per la ricostruzione della città storica secondo un metodo che si contrappone all'a-storicismo del movimento moderno. Nel suo libro, la storia è indagata come un archivio contenente un catalogo di elementi formali che assumono il ruolo di strumento operativo per ricostruire la città storica europea costituita da *piazze, strade, edifici monumentali*, di fronte alle devastazioni post belliche dei centri storici e alle ricostruzioni infrastrutturali di un *modernismo imperante che ha di fatto cancellato la memoria e la struttura fisica della città* (Krier, 1982). Dentro questa prospettiva vanno interpretate le soluzioni formali proposte da Krier: ovvero nella riscoperta della qualità degli spazi urbani della città preindustriale che vengono interpretati e riproposti in forma di schemi, una sorta di rassegna morfologica di spazi urbani. Anche egli, come gli altri due autori analizzati, identifica la piazza e la strada come gli elementi fondamentali che costituiscono gli spazi urbani. Definisce la piazza come il primo tipo di spazio urbano inventato dall'uomo. Essa deriva dal raggruppamento di edifici attorno ad uno spazio libero. Tale disposizione consentiva il massimo controllo pubblico sullo spazio interno e costituiva un buon dispositivo di difesa verso l'esterno, poiché riduceva al minimo la superficie dei fronti da proteggere. La stessa forma di raggruppamento attorno a una corte, cui

10 Le argomentazioni di Rossi non sarebbero sufficienti senza un vero e proprio elemento catalizzante che naturalmente è di natura formale e che per Rossi si trova nella riscoperta e nell'influenza fortissima della metafisica di Giorgio De Chirico sulla sua architettura.

11 Come si diceva a inizio capitolo, gli aspetti fisici difficilmente possono essere slegati da quelli emozionali che variano da persona a persona. Tuttavia, ai fini della ricerca si è tentato di astrarli da essi per fornire una visione complessiva delle componenti elementari antecedenti la città contemporanea.

spesso si sovrapponeva un contenuto simbolico, fu scelta come tipo edilizio di numerosi luoghi di culto (agorà, foro, chiostro, corte di moschea)¹².

La strada per Krier era invece il prodotto dell'espansione in superficie di un luogo quando la piazza centrale è ormai satura di case che la circondano e serviva per dividere i terreni e delimitare i singoli lotti. La sua utilità è più evidente di quella della piazza: l'ampiezza di quest'ultima consente di camminare, mentre lo spazio limitato della via ci comunica automaticamente la presenza del traffico e della circolazione.

Le reti stradali, che le nostre città ci hanno tramandato, sono state tracciate per tutt'altri obiettivi funzionali; esse sono state concepite a misura dell'uomo, del cavallo e della carrozza. ma benché la strada non sia adatta alla canalizzazione del traffico motorizzato, essa consente ancora all'uomo, ora come prima, di utilizzarla come spazio di movimento e di esperienza. (Krier, 1982, pg. 21)

Solo raramente si presenta come uno spazio isolato autonomo come ad esempio nei villaggi costituiti da unica strada; nella maggior parte dei casi, di una struttura funzionale complessa. Ciò produce una inesauribile varietà di situazioni spaziali, del tutto consuete nelle città storiche.

Nei quartieri riservati esclusivamente alla residenza, si riconosce, generalmente, allo spazio della strada il ruolo di spazio pubblico, destinato di solito alla circolazione e ai giochi. Lo spazio della strada, tuttavia, può funzionare soltanto se si integra in un sistema che gli consente di indirizzare la circolazione pedonale. (Krier, 1982, pg. 25)

In riferimento alle due componenti elementari individuate da Krier ci è sembrato utile menzionare quella che egli stesso definisce la tipologia degli spazi urbani, partendo dalla classificazione delle forme spaziali che danno vita agli spazi urbani. Egli individua tre categorie principali secondo le configurazioni geometriche della pianta: *la piazza quadrata, la piazza circolare e la piazza triangolare*. Le figure geometriche di riferimento delle componenti elementari di Krier, possono subire dei processi di trasformazione, a partire dall'elemento di base. Tali trasformazioni possono variare completamente la forma iniziale.

¹² L'invenzione della casa a corte o casa patio a fonda le sue radici in questa disposizione spaziale: in questo caso i locali sono stati disposti attorno ad una corte in modo simile in cui le case si dispongono attorno a una piazza.

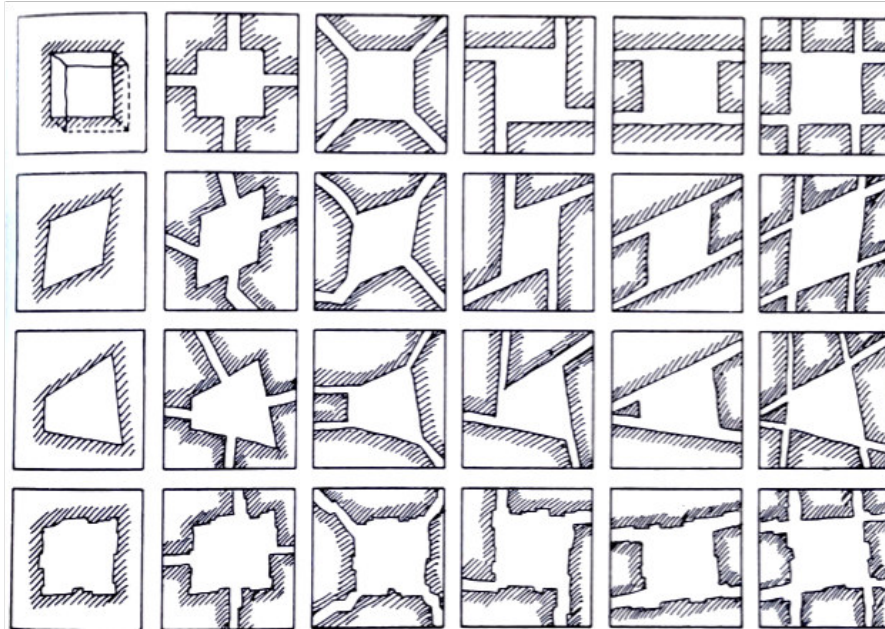
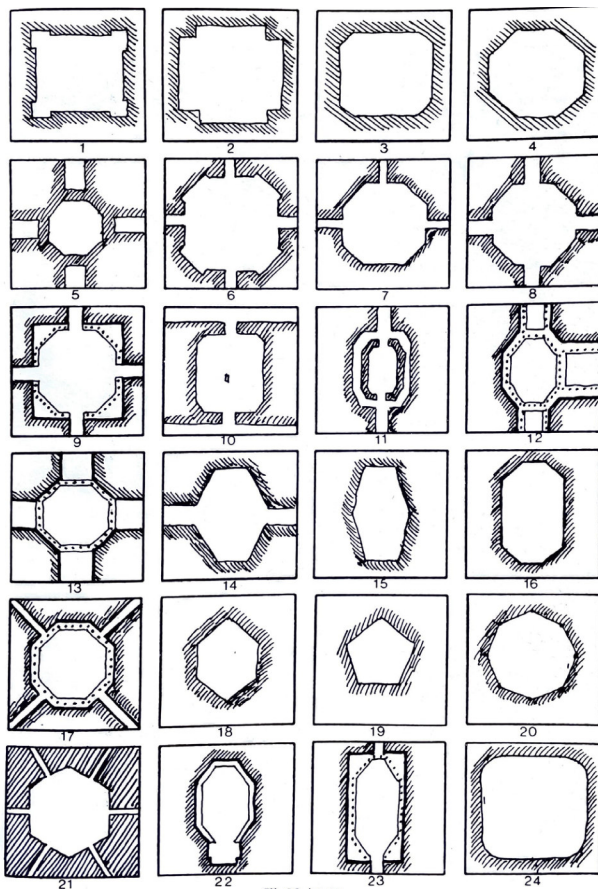


Fig.1. Un disegno di Krier in cui vengono rappresentate le deformazioni geometriche semplici di una piazza quadrata ed esempi di differenti sbocchi di vie. Da notare come, nella realizzazione dei disegni, si basò esclusivamente sulle forme spaziali della pianta, enfatizzando l'aspetto morfologico degli spazi urbani. (Krier, R.,1982, Lo spazio della città, Città Studi)



III. 28 / 1-24

Fig.2. A sinistra dei disegni di piazze rettangolari e variazioni;

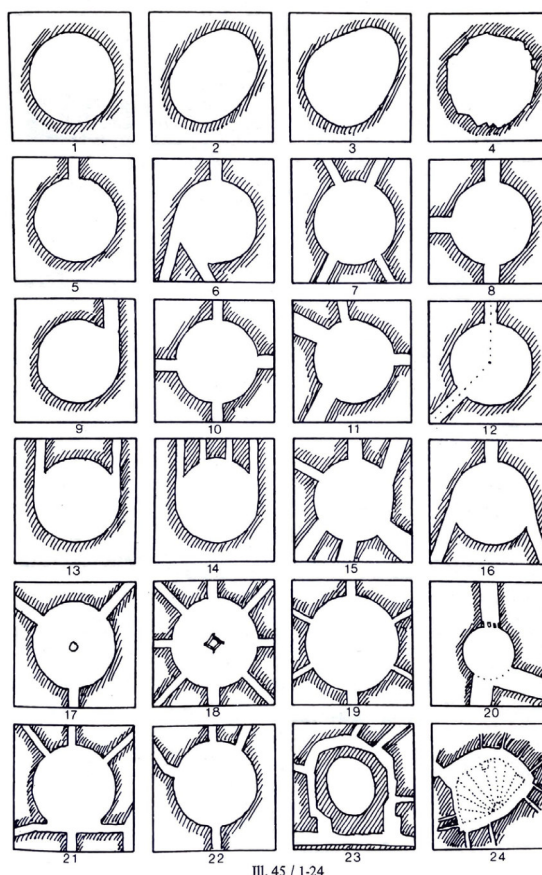


Fig.3. I disegni delle piazze tonde. (Krier, R.,1982, *Lo spazio della città*, Città Studi)

I processi di trasformazione che gli spazi urbani potevano subire riguardavano generalmente spezzature, ripartizioni, addizioni o sottrazioni, sovrapposizioni e assemblaggi. In seguito a questi processi di trasformazione, tutti i tipi di spazi urbani potevano riprodurre delle forme completamente diverse da quelle di partenza. Ancora una volta, lo spazio pubblico viene letto grazie alla sua matrice formale e la piazza e la strada rimangono le componenti elementari della cultura urbanistica.

3.3 Approccio morfologico-percettivo: l'umanizzazione dello spazio urbano.

Quando si parla di componenti elementari e del modo in cui esse sono state individuate nel corso degli anni, non si può non tenere conto di un aspetto fondamentale, ovvero del rapporto che esiste tra un dato spazio e le emozioni, i sentimenti, la percezione che suscita in chi lo vive. Come abbiamo avuto modo di vedere, l'organizzazione fisica dello spazio non solo interferisce con i comportamenti culturali e sociali di una comunità, ma può ostacolare o favorire i comportamenti

individuali. Degli esempi potrebbero essere sia l'organizzazione dei villaggi dei Bororo, per cui Levi Strauss racconta come la loro organizzazione spaziale abbia influito sulle vite della popolazione residente, che le città spagnole dell'Andalucía dove la concezione dello spazio passa da privato a pubblico in seguito alla dominazione Cristiana¹³. Un altro esempio potrebbe essere quello della distruzione del quartiere Pruitt Igoe¹⁴ nel 1972 da parte del governo Federale perché psicologi e sociologi avevano riscontrato che i comportamenti conflittuali diffusi tra gli abitanti erano imputabili in buona parte all'organizzazione dello spazio e alle tipologie architettoniche adottate.

Dunque, uso e configurazione fisica sono strettamente interrelati e danno significato allo spazio: bisogna pensare a degli spazi capaci non solo di rispondere ad esigenze funzionali ma anche di produrre comportamenti sociali o *stati d'animo* anche facendo riferimento alle descrizioni delle sensazioni indotte dai luoghi. Va tenuto in considerazione però che come i valori che possono essere attribuiti ad uno spazio dagli abitanti sono relativi soggettivi, analogamente l'influenza di uno spazio sulle persone non è univoca né tantomeno deterministica: ogni società e ogni epoca esprime rispetto allo spazio esigenze proprie.

Considerando lo spazio come un sistema in cui si rapportano i pieni, i vuoti e l'osservatore, il vuoto acquisisce il proprio senso in relazione al pieno che ne delimita la forma. L'elemento che fornisce valore e carattere ad uno spazio però non è da ricercare nel pieno come neanche nel vuoto, ma nell'osservatore. L'uomo infatti *percepisce* il mondo fisico attraverso una personale attribuzione di significato al tempo e allo spazio che caratterizzano il proprio vissuto¹⁵.

La percezione-visione della realtà da parte dell'uomo non si limita ad una passiva acquisizione di immagini, ma è invece il risultato di una mediazione continua che avviene tra le informazioni che il mondo esterno trasmette attraverso stimoli e le informazioni che vengono prodotte dalla nostra memoria grazie alle esperienze pregresse.

Il modo in cui ogni persona percepisce la realtà che lo circonda può essere definito *paesaggio* (Convenzione Europea del Paesaggio, 2000). Il concetto di paesaggio ha subito modificazioni anche attraverso la traccia delle vicende storiche e delle reminiscenze letterarie che hanno costruito nella memoria collettiva l'immagine di certi luoghi, dalle riflessioni sulla natura e sul paesaggio da parte di filosofi come Kant, Schiller, Schelling, di geografi come Alexander von Humboldt, di poeti come Goethe, Byron e Hölderlin, Leopardi e Petrarca, fino alle testimonianze dei libri di viaggio, alle descrizioni in romanzi e liriche, alle opere di incisori, disegnatori e pittori.

13 Entrambi gli esempi sono tratti dal libro di Maurizio Morandi, (1996), *La città vissuta*, ALI-NEA Editrice, Firenze.

14 La distruzione del sobborgo di Pruitt-Igoe, a Saint Louis, Missouri, è da molti considerata la fine del mito dell'architettura razionalista e, insieme, il punto di partenza del postmodernismo in architettura.

15 In questo sistema di relazioni tra fruitore e scena, l'uomo proietta sé stesso in quel che percepisce attraverso le sue personali sensazioni corporee.

Come scrive nel suo libro Capiello¹⁶

Nelle molteplici forme in cui il paesaggio è apparso nella storia dell'umanità, quello di elemento salvifico (e quindi terapeutico, salutare), è certamente una costante significativa. Il paesaggio è necessario alla salute fisica come a quella mentale di chi lo abita o comunque lo attraversa. (Capiello, 2017, pg. 10)

Nella storia, abbiamo diverse definizioni di paesaggio che, con un progressivo ampliamento, partendo da quella di paesaggio come insieme di “quadri naturali”, o di paesaggio dei giardini e dei parchi, arrivano nella contemporaneità a quella della Convenzione Europea del Paesaggio siglata a Firenze nel 2000, la più convincente e completa¹⁷. Definizione che è possibile riassumere dicendo che *paesaggio è tutto il mondo fisico che percepiamo nell'attraversarlo come abitanti o come visitatori abituali o occasionali.*

Una delle principali innovazioni introdotte dalla Convenzione Europea del Paesaggio potrebbe essere quella di aver posto, nella definizione di paesaggio, l'accento sulla percezione degli abitanti. Essa è più che altro percezione di relazioni di appartenenza, ma anche necessariamente percezione sensoriale delle parti fisiche che compongono il paesaggio.

Il paesaggio non è più identificato come la parte non costruita, ma è un insieme complesso, di ambiente naturale, ambiente costruito e ciò che l'essere umano percepisce guardando e muovendosi in essi.

Come sostiene Augustine Berque¹⁸,

il nostro occhio non è una macchina da presa, in larga misura ciò che vediamo lo costruiamo. In altre parole, l'approccio cognitivo ci conferma ciò che le scienze umane avevano stabilito da molto tempo: il paesaggio è nel soggetto (il nostro cervello) così come è nell'oggetto (le cose dell'ambiente). Riconosciamo gli oggetti che ci circondano per [...] una messa in relazione del dato ottico con uno stock di informazioni che dipendono dalla nostra memoria e non dall'ambiente oggettivo. Il nostro sguardo non soltanto si volge al paesaggio: in una certa misura, è il paesaggio.

Il termine “paesaggio”, secondo Berque, sta ad indicare sia l'oggetto, il territorio percepito, che la rappresentazione dell'oggetto, che è al tempo stesso una sua

16 Capiello, V. (2017), *Attraversare il paesaggio*, List Editore.

17 Dalla Convenzione Europea del Paesaggio: “Art. 1. Definizioni. - [...] designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni”. “Art. 2 - Campo di applicazione - [...] la presente Convenzione si applica a tutto il territorio delle Parti e riguarda gli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani. Essa comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiana sia i paesaggi degradati”.

18 Berque, A., (2009), Come parlare di paesaggio?, in D'Angelo P. (a cura di), *Eстетica e paesaggio*, Il Mulino, Bologna, pp. 159-176

interpretazione. Il paesaggio è una realtà e insieme un'apparenza di realtà: senza la presenza di un soggetto che percepisce il territorio e ne crea un'immagine, proprio come accadeva attraverso il dipinto di paesaggio, non c'è propriamente paesaggio ma solo territorio o ecosistema, qualcosa legato alle scienze naturali. Considerare le determinazioni storiche e sociali, quindi le tracce immateriali culturali, attraverso le quali il territorio viene percepito, vuol dire trasformare un'evidenza geografica e morfologica in paesaggio. L'analisi degli spazi della città, l'esplorazione dei luoghi, dei percorsi e degli spazi aperti, la messa in relazione delle linee, delle forme e dei volumi nell'interpretazione dell'evoluzione del paesaggio urbano, sono tutte attività originali e primitive della disciplina urbanistica, già a partire dall'inizio del Novecento in gran parte d'Europa. Da Camillo Sitte a Gordon Cullen, da Raymond Unwin a Kevin Lynch, l'approccio percettivo allo spazio urbano, differente da quello propriamente morfologico descrittivo dell'ambiente fisico, è il mezzo rappresentativo dell'esperienza quotidiana della città, capace di esprimere visioni e contenuti, di far emergere il *genius loci* e avviare una riflessione in grado di fornire strumenti utili per il progetto.

3.3.1 Il sistema di elementi del paesaggio urbano di Gordon Cullen.

Gordon Cullen nel suo *Townscape* (1961) analizza l'impatto visivo della città intesa come "una particolare forma di paesaggio". Oggetto della sua riflessione, infatti, è la città nella sua totalità, come insieme integrato di manufatti architettonici e spazi aperti progettati per

offrire agli abitanti sicurezza e, insieme, felicità; un obiettivo [...] realizzabile solo se la costruzione della città non è considerata solamente una questione tecnica ma passante attraverso [...] un'apassionata attenzione per singoli dettagli, parti o persone. (Cullen, 1961)

L'analisi della città di Cullen riguarda la percezione che di essa hanno abitanti ed utenti, attraverso non solo i sensi della vista o dell'udito o del tatto, ma anche attraverso le complessive sensazioni o stati d'animo che essa trasmette: ansia, senso di costrizione o al contrario rilassatezza, benessere.

Nel suo saggio, la configurazione degli ambiti urbani ha assunto definitivamente l'accezione di *sistema di elementi*, percepibili in ordine sequenziale e capaci di suscitare emozioni in virtù dei loro stessi contrasti morfologici e visivi.

Il ruolo che l'autore assegna a *Townscape* è *chiaramente divulgativo e formativo, anche se non riferito ad una disciplina consolidata, bensì a quella che intende configurarsi come una nuova prospettiva di ricerca. Il testo non fornisce codici univoci, ma suggestioni ed esempi. Non aspira a fondare modelli quanto piuttosto a stabilire i principi di una nuova arte, assumendo un approccio prestazionale che rende esplicito l'obiettivo perseguito e il valore in cui questo è teso, ma lascia il percorso progettuale aperto all'innovazione e alle specificità del caso.*

Anche se con differenze sostanziali tra la teoria di Lynch *goal/form* e il repertorio di criteri e principi di progetto delineato da Cullen, le riflessioni del primo sul complesso rapporto tra prestazioni e modelli spaziali appaiono particolarmente utili alla comprensione delle operazioni svolte dall'autore di Townscape.

Cullen, enfatizzando il ruolo delle facoltà visive come mezzo per conoscere l'ambiente, identifica tre chiavi interpretative dello spazio urbano: la serialità della visione in movimento, il rapporto corporale con i caratteri fisici del luogo e l'esame del suo contenuto. Una volta fissati gli strumenti, attraverso l'immaginazione egli propone una sintesi delle informazioni raccolte.

Così il libro diventa una sorta di manuale in cui è costruito un ricco repertorio di termini e attributi relativi a spazi aperti urbani come strade, piazze e giardini, a partire dall'osservazione diretta di casi concreti, con lo scopo generale di argomentare e illustrare gli strumenti della nuova *arte*.

Nella parte successiva i termini attribuiti sono tradotti in materiali e principi progettuali, argomentati facendo riferimento a esempi positivi e negativi di trattamento dello spazio pubblico in città e villaggi inglesi, talvolta accompagnati da annotazioni grafiche relative a possibili soluzioni di problemi evidenziati.

*Il libro individua il "lessico e la sintassi" per la descrizione e la valutazione del contesto, compendiandoli con esplorazioni progettuali che assumono la funzione di enunciare in forma intenzionalmente vaga, i criteri per l'azione. Tutto ciò ricorrendo a tecniche di rappresentazione congruenti alla priorità assegnata alle facoltà visive. Pochissime sono le piante, le sezioni, i profili così come pochi sono gli schemi, mentre schizzi dal vero di ambienti urbani e le immagini contribuiscono ad arricchire il testo*¹⁹. (Marchigiani, 2009)

Il libro si apre significativamente con una serie di annotazioni sui differenti tipi di spazi, sulle sensazioni emotive da essi generate e sulle loro chiavi di lettura. Ciò che permette di cogliere il carattere di una città e la percezione in sequenza, visione seriale e la prima categoria interpretativa introdotta. Viene introdotto di seguito il concetto di luogo, concentrando la riflessione sulle relazioni tra le forme dello spazio esterno e le nostre relazioni relativamente alla posizione del corpo nei confronti dell'ambiente. È in virtù della propria configurazione fisica che il luogo può condurre l'occupazione alla colonizzazione, da parte di pratiche sociali che nei bisogni primari di *ombra, riparo, bellezza*²⁰ e *comodità*, trovano le cause usuali del processo. La domanda implicita che Cullen si pone è come poter fare per accentuare negli individui il senso di appartenenza e appropriazione dello spazio agendo sulle forme e sui materiali che lo compongono. Arriviamo dunque

19 Marchigiani, E., (2009), I molteplici paesaggi della percezione, Cullen, Townscape, 1961, in Di Biagi, P., (a cura di), *I classici dell'urbanistica moderna*. Donzelli Editore, Roma.

20 I criteri di lettura formulati da Cullen sono permeati da una componente fondamentale: la *bellezza formale*. Essa non deriva solo dall'armoniosa bellezza dei singoli edifici quanto piuttosto dall'"organizzazione delle strade e delle piazze, e di quei particolari di minore importanza (...) che spesso arricchiscono la bellezza del quadro", focalizzando l'attenzione sui valori percettivi della forma urbana.

alla considerazione che di primaria importanza è la creazione di *spazi aperti* anche se racchiusi non necessariamente da muri ma fortemente caratterizzati dal punto di vista formale.

Ma per tradurre in spazi fisici principi e requisiti generali, occorre entrare nel merito dei *materiali* con cui concretamente è costruita la città²¹. Il processo di categorizzazione è quindi inteso come dispositivo cognitivo e progettuale che intende opporsi alla discretizzazione alla frammentazione dell'ambiente. È proprio in questo processo di *elementarizzazione* del paesaggio urbano che Cullen introduce un'illustrazione dettagliata dei materiali di progetto.

Il suo è un corposo catalogo non solo di minute componenti elementari come *trims, lettering o fences*, ma anche di sensazioni che si trasmettono all'utente in maniera conscia o inconscia, esplicita o simbolica, come *here and there*, per indicare la vicinanza o meno rispetto ad uno spazio o *intimacy* per indicare la sensazione che uno spazio raccolto e intimo suscita.

Cullen non si preoccupa esplicitamente di operare una “decostruzione dello spazio urbano”, né parla mai di componenti elementari; tuttavia, uno sguardo all'interno di questo catalogo ci ha consentito di rilevare alcuni elementi che possiamo dire si avvicinino maggiormente e per certi aspetti a ciò che abbiamo definito come componente elementare²².

1. *Squares*: Cullen assume come carattere fondamentale della piazza quello di avere un ruolo complesso, di poter svolgere una o più funzioni diverse e di poter essere frequentata da soggetti con identità sociali diverse e che usano lo spazio pubblico per scopi diversi. Consapevole di questo carattere fondamentale l'autore parla di *Squares for all tastes*, piazze per tutti i gusti.
2. *Enclaves, enclosure, closure*: gli spazi urbani assimilabili alle reti stradali. La differenza dei tre elementi è garantita dalla sensazione di chiusura o di apertura che suscitano nell'osservatore.
3. *Precinct, fences*: i rifugi, intesi sia come coperti che scoperti. È il componente che pone l'accento sui luoghi al riparo da vento, pioggia etc. e quelli che invece sono lasciati scoperti.
4. *Pedestrian ways, steps*: le strade pedonali, quelle che indirizzano le persone verso gli edifici. Esse non sono pensate solo come delle fenditure tra gli edifici in cui le persone possono camminare, ma le arterie su cui si snodano le vite delle persone.
5. *Trees incorporated*: le alberature vengono considerate come elementi fondamentali della progettazione. Essi stanno in un rapporto di relazione diretta con le architetture e garantiscono la giusta percezione

21 Degna di menzione è la risposta che Cullen fornisce come rimedio allo sprawl urbano. Egli, per porvi rimedio, ipotizza un ritorno alla concentrazione come garanzia di interazioni tra gli individui, un ritorno alla delimitazione fisica dei differenti tipi di spazi, delle grandi categorie di paesaggio: metropoli, città, arcadia, parco, area industriale, area coltivata e natura selvaggia.

22 Cullen, G. (1961), *The concise townscape*, Butterworth architecture, London.

dei paesaggi urbani.

6. *Cross and focal points*: i punti focali e gli incroci in cui la vista si allunga e la percezione dei luoghi varia;
7. *Change of level*: la possibilità di sopraelevare porzioni di spazio per migliorarne la fruizione. Viene qui intesa come l'arte del paesaggio urbano di "manipolare i livelli";
8. *Prairie*: se un edificio è considerato architettura, due edifici sono considerati paesaggio ed è per questo che lo spazio che sta in mezzo diviene fondamentale per la qualità del progetto di paesaggio;
9. *Floorscape*²³ che è la componente complessa della scena urbana, è a sua volta realizzabile attraverso il ricorso a una vasta gamma di materiali costruttivi. Esso non è semplice sinonimo di pavimentazione quanto piuttosto un neologismo indicante il paesaggio a livello del suolo, qualcosa che appartiene non solo alla percezione ma all'uso collettivo della città. È l'elemento che *potrebbe essere superficie di contatto tra edificio e tra un edificio e ciò che lo circonda*. (Cullen, 1961)
10. *Wallscape*: è il paesaggio murale, il riferimento al quale si sostiene o meno la scelta di particolari modalità di costruzione e di trattamento delle superfici verticali che determinano il carattere della scena urbana. In più potrebbe essere fornito dall'illuminazione pubblica di cui occorre garantire l'armonia tra la strada e l'ambiente.

Tutte le categorie, gli attributi e i materiali individuati sono tradotti in un nuovo codice verbale e visivo, descrittivo e progettuale. Le osservazioni e le riflessioni mosse da Cullen per frammenti sono ricondotti a sintesi e messe all'interno di un discorso che trova le proprie regole d'ordine nel riconoscimento nell'assunzione dello spirito dei luoghi come matrice di progetto.

3.3.2 I cinque elementi di Kevin Lynch.

Molti sono gli autori che nei loro scritti hanno affrontato il tema della percezione in contesto architettonico, fornendone molteplici approcci e impostandone diverse chiavi di lettura. Il lavoro che abbiamo scelto di studiare in questa sede è di nuovo quello di Kevin Lynch²⁴, urbanista ed architetto novecentesco che ha contribuito ad una svolta nella teoria dell'urbanistica. All'interno della sua ricerca sulla percezione del paesaggio urbano individuiamo come il più famoso il libro *L'immagine della città* (1960), testo che abbiamo trattato poiché il metodo

23 Questa componente, avrebbe dovuto introdurre una *nuova estetica funzionale nel panorama urbano* definendo un codice di trattamento del suolo in funzione dei suoi usi, ad esempio una convenzione universale di colori di tipi di pavimentazione che indichino le differenti tipologie di strade.

24 Il testo è stato già trattato nel capitolo precedente ma, in questo caso, ci è servito per comprendere quali fossero le componenti elementari di Kevin Lynch.

in esso presentato è risultato adeguato all'intento che stiamo perseguendo con la nostra tesi. Rispetto a Gordon Cullen, lo studio su Kevin Lynch risulta fornire un ulteriore passo in avanti per la nostra ricerca poiché, nonostante anche il suo approccio tenda a tenere insieme forma e funzione, egli introduce allarga la prospettiva delle componenti elementari.

Precisiamo inoltre che, nonostante il lavoro dell'autore risalga già agli anni '60, esso costituisca tutt'ora un riferimento fondamentale per la lettura degli aspetti percettivi in ambito urbano.

Sembra che per ogni città data esista un'immagine pubblica, che è sovrapposizione di molte immagini individuali.

Con questa frase Kevin Lynch introduce il capitolo del suo libro dedicato appunto all'immagine delle città ed agli *elementi* che la compongono. La sua analisi muovendo dalla scoperta del "ruolo intrinseco della forma", indaga anche gli oggetti fisici che sono percettibili. Nonostante la nostra analisi si riferisca non ad una città nel suo insieme ma fa particolare riferimento agli spazi pubblici, ognuno di questi elementi trova corrispondenza nel territorio preso in considerazione e non può esistere se non in relazione agli altri.

Se le regole sulle prestazioni sono ritenute il modo migliore per descrivere normative e manuali, poiché si attengono strettamente all'effetto desiderato, pur lasciando ampi spazi di flessibilità e di innovazione nei mezzi, esse possono aumentare il grado di indeterminatezza di un progetto e, di conseguenza, il tempo e l'impegno che esso richiede.[...] Per essere di qualche utilità, una teoria deve essere in grado di correlare i propri enunciati a queste indispensabili immagini mentali, e nel contempo dare spiegazione del modo in cui la loro utilità dipende dalla situazione concreta che è un progetto si trova ad affrontare²⁵.

L'assunto di partenza riguarda il fatto che *una certa realtà fisica può occasionalmente cambiare natura a seconda delle situazioni di osservazione*, e ognuna delle classi può comprendere elementi "interscambiabili" a seconda, appunto, della situazione di osservazione.

Le cinque tipologie di elementi in cui Lynch classifica le forme fisiche urbane sono: *percorsi, margini, quartieri, nodi e riferimenti*.

Vengono definiti **percorsi** (paths) i canali attraverso i quali si muove l'osservatore, che faccia questo abitualmente, occasionalmente o potenzialmente. Parliamo quindi delle *strade*, delle *vie pedonali* ed anche di *linee dei trasporti pubblici, canali e ferrovie*. Osserviamo, percepiamo e sperimentiamo la città muovendoci

25 Lynch, K., (1990), *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etaslibri, Milano, pp. 286-7; ed. or. Lynch, K. (1981), *A Theory of Good City Form*, Mit Press, Cambridge.

lungo i percorsi in cui sono disposti gli altri elementi dell'ambiente in relazione tra di loro. L'indagine che compie l'autore evidenzia come, a seconda delle caratteristiche dei percorsi (proprie ed in relazione agli altri elementi), cambino le modalità con cui viene percepita e vissuta la città.

I **margini** o **limiti** (edges) sono fasi lineari che interrompono continuità, come ferrovie, rive, mura, e possono essere considerati come dei riferimenti esterni: dividono una zona da un'altra e possono essere più o meno penetrabili. L'autore afferma che seppur meno dominanti rispetto ai percorsi, essi rappresentano importanti elementi organizzativi, in particolar modo come limiti che generalmente tengono assieme aree *come fanno l'acqua o le mura che circondano una città*. Il margine d'acqua, oltre che essere un limite fisico naturale attraversabile solitamente in pochi punti, acquista evidenza nella mente dell'osservatore se utilizzato per funzioni particolari e se, visibile, fiancheggi un percorso, non troppo oscurato dalle strutture. Oltre ad essere fonte di possibile disgregazione, essi possono altresì costruire relazioni, visive ma non solo. Come nel caso dei percorsi, anche i margini possono essere elementi efficaci ai fini dell'orientamento in una città: gli esempi più pertinenti riguardano fiumi, parchi, colline, che contribuiscono a rendere più chiaro, nell'immaginario del fruitore, il sistema spaziale ed organizzativo della città.

I **nodi** (nodes), siano essi puntuali o lineari, sono dei particolari elementi compatti che risultano strategici poiché il fruitore si muove da o verso questi. Essi possono essere punti di giunzione come anche di interruzione, per esempio per quanto riguarda i trasporti, possono essere concentrazioni rilevanti dal punto di vista degli usi o di caratteristiche fisiche, oppure luoghi di scambio tra strutture o fulcri di convergenza fra percorsi²⁶. Questi elementi possono quindi essere lineari o puntuali, per esempio piazze o forme lineari estese, fino ad arrivare ad interi quartieri nel caso in cui si consideri la città su un livello ampio. La peculiarità dei nodi di congiunzione/interruzione dei trasporti, per quanto riguarda l'influenza che essi operano sul fruitore, è quella di induzione alla decisione. Nei punti di giunzione infatti si acquisisce la propria attenzione e si percepiscono gli elementi circostanti con maggiore chiarezza, tanto che la preminenza di tali elementi si possa considerare anche derivata dall'ubicazione degli stessi. Altri nodi di congiunzione che presentano valore strategico sono le stazioni della metropolitana, caratterizzate dai loro sistemi di percorsi invisibili. Quelle che risultano più importanti nell'organizzazione mentale della pianta della città da parte del fruitore sono tendenzialmente quelle a cui si possono associare caratteristiche di superficie, interesse visivo e corrispondenza stradale (si pensi per esempio ad una stazione metropolitana sotto la superficie).

I **punti di riferimento** (landmarks) sono anch'essi di tipologia concettualmente puntuale ma, a differenza dei nodi, rimangono esterni all'osservatore, esso non vi ci può entrare. Vengono tendenzialmente riconosciuti in quanto oggetti fisici

²⁶ Il concetto dei nodi è molto legato a quello di percorsi, le cui convergenze formano congiunzioni, eventi nel cammino.

definiti come *edifici, negozi, insegne o elementi morfologici* come può essere una montagna. I riferimenti visibili da varie distanze ed angolazioni, da lontano, svettanti al di sopra di elementi più piccoli, sono impiegati percettivamente in senso radiale. Alcuni riferimenti, interni o esterni alla città, simbolizzano una direzione costante. Altri riferimenti dimensionalmente contenuti come insegne, fronti edificati, dettagli urbani, visibili da aree più ristrette ed avvicinandosi da certe direzioni, sono considerati come indizi di identità, offrendo a chi prende familiarità col percorso sempre maggiore affidamento. Lynch spiega come la singolarità dell'elemento è una caratteristica chiave per la definizione di un riferimento, che diventa riconoscibile e memorabile se risulta preminente per forma, per ubicazione spaziale e soprattutto se è distinguibile e contrastante dallo sfondo.

Infine i **quartieri** (districts) L'autore li definisce come quelle aree, in cui si entra o esce, individuabili nella misura in cui sono caratterizzate da qualche attributo determinante. Le caratteristiche determinanti dei quartieri sono identificabili in una grande vastità di continuità tematiche, come possono essere la tipologia edilizia, le attività, gli abitanti, la conformazione delle strade e degli isolati. I contorni dei quartieri possono essere più o meno marcati, rappresentati da margini oppure essere incerti, alcuni quartieri invece non posseggono contorni. Ancora, alcuni quartieri sono "estroversi", rivolti all'esterno e connessi alla struttura adiacente mentre altri sono "introversi", scarsamente riferiti alla città circostante.

Nel dare la forma alla città, Lynch sostiene che tutte e cinque le componenti debbano coesistere anche se ad ognuna di esse affida una diversa gerarchizzazione. In questo ragionamento sicuramente i percorsi saranno lo strumento più adatto dal quale partire in modo da garantire l'ordine dell'intero sistema. Essi devono essere organizzati in maniera modulare per offrire all'osservatore/fruitore la possibilità constatare la distanza che lo separa da una destinazione e ricchi di riferimenti visivi (insegne, cartelloni, etc) per permettergli di orientarsi mediante l'identificazione di alcuni punti.

3.4 La sistematizzazione delle funzioni nell'organizzazione delle componenti elementari.

Il processo di analisi e decostruzione dello spazio pubblico in componenti elementari normalmente ha tenuto conto di due aspetti: quelli fisici-sociali, cioè il modo in cui lo spazio si configura e quelli funzionali ovvero in base alle funzioni che un dato spazio ospita.

Esiste infatti un rapporto stretto tra le funzioni che vengono svolte in un determinato spazio e la forma stessa dello spazio che le contiene, anche se questo rapporto è meno incisivo rispetto che nell'architettura. La città pubblica è caratterizzata da componenti elementari in cui può essere svolta una sola funzione (si pensi agli spazi specialistici quali quelli dedicati allo sport: campi da calcio, da tennis, etc.) e altre componenti elementari che invece sono in grado di ospitare differenti attività. (Gehl, 2011) Già nel primo capitolo della ricerca è stato evidenziato come

gli spazi pubblici, sin dalla città antica, erano in grado di ospitare funzioni diverse in uno stesso luogo: la piazza era il luogo delle adunanze politiche, arena di scontri anche pacifici, luogo privilegiato in cui si collocavano le attività commerciali ma, soprattutto, il luogo dove avvenivano le relazioni sociali. Questa situazione è via via mutata per l'introduzione di funzioni specialistiche che, di fatto, avevano bisogno di spazi aperti specialistici.

Ma se ci soffermiamo sul punto di vista meramente funzionale, possiamo notare che le attività che un essere umano compie nello spazio aperto possono essere generalizzate in camminare e sostare, entrambe attività che si possono svolgere in qualsiasi spazio. Camminare più delle volte è funzionale allo svolgimento di altre attività, ma è il modo in cui le persone si avvicinano direttamente a luoghi e a persone, il primo modo di conoscere. Le ragioni che inducono, invece, a sostare o sedersi sono quelle dell'osservazione, dell'incontro e del riposo, funzionali a godersi lo spettacolo della città costituito dal movimento delle persone e dalle loro attività²⁷ in uno spazio aperto.

3.4.1 Jan Gehl e le attività all'aperto.

Quando si parla di attività da svolgere all'aperto, particolare attenzione va posta sulle teorie che Jan Gehl²⁸ che nel libro *Life Between Buildings* valuta il comportamento delle persone collegandolo sia alla psicologia che alla morfologia dell'architettura. Il suo fine è quello di riuscire a cambiare le città, da dominate dalle macchine a dominate dai pedoni²⁹. Secondo Gehl infatti è la vita per le strade che determina una buona città in cui vivere.

La prima versione di questo libro è stata pubblicata non a caso negli anni '70, con lo scopo di evidenziare le carenze dell'architettura funzionalistica e dell'urbanistica che ha dominato il periodo. Il libro ponendo l'attenzione sulle persone che si muovono negli spazi tra gli edifici, sollecitava una comprensione delle qualità sottili, che nel corso della storia degli insediamenti umani erano state collegate agli incontri delle persone negli spazi pubblici e indicava la vita tra gli edifici come una dimensione di architettura, design urbano e città.

Egli concentra sosteneva che le attività che si possono svolgere all'aperto, possono essere suddivise in tre categorie, ognuna delle quali richiede prestazioni molto diverse all'ambiente fisico: *le attività necessarie, attività opzionali e attività sociali*.

27 Montaldo, C., Socco, C., (2005), *La strategia delle "zone 30", sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale delle strade urbane*, Franco Angeli, Milano.

28 Urban Design Consultant e Professore di Urban Design alla Scuola di Architettura di Copenaghen, Gehl pone al centro della riflessione teorica e dell'esperienza professionale il progetto della città contemporanea, secondo un approccio attento alle questioni della dimensione umana.

29 Secondo Jan Gehl, la migliore pianificazione in termini di città dominate dai pedoni e dalla vita sociale, si rispecchia nella città medievale. Curioso per il fatto che all'epoca la pianificazione urbanistica non esistesse: la città era il risultato di uno sviluppo dettato dalla necessità. Tutti i ceti sociali e mestieri vivevano l'uno vicino all'altro. Ogni posto era facilmente raggiungibile a piedi, e nella piazza cittadina si svolgeva il cuore della vita sociale. (Gehl, 1987)

Le **attività necessarie** includono quelle che sono più o meno *obbligatorie* come andare a scuola o al lavoro, fare shopping, aspettare un autobus o una persona, fare commissioni, distribuire posta; in altre parole, tutte le attività in cui le persone coinvolte sono destinate a una maggiore o minore titolo richiesto per partecipare. Poiché le attività in questo gruppo sono appunto necessarie, esse vengono svolte con regolarità e durante tutto l'anno e sono più o meno indipendenti dall'ambiente esterno.

Le **attività opzionali** sono quelle attività alle quali si partecipa solo se c'è un desiderio di farlo e se il tempo e il luogo lo rendono possibile. Questa categoria include attività come fare una passeggiata per prendere una boccata d'aria fresca, stare in piedi godendosi la vista o sedersi e prendere il sole.

Queste attività si svolgono solo quando le condizioni esterne sono favorevoli, quando il tempo e il luogo le invitano. Questa relazione è particolarmente importante in riferimento alla pianificazione fisico-morfologica perché la maggior parte delle attività ricreative particolarmente piacevoli da svolgere all'aperto necessitano di adeguate condizioni di benessere fisico e ambientale.

Quando le aree esterne sono di scarsa qualità, si verificano solo attività strettamente necessarie. Quando le aree esterne sono di alta qualità, le attività necessarie si svolgono all'incirca alla stessa frequenza - sebbene tendano chiaramente a richiedere più tempo, perché le condizioni fisiche sono migliori. Inoltre, si verificherà anche una vasta gamma di attività opzionali perché il luogo e la situazione ora invitano le persone a fermarsi, sedersi, mangiare, giocare e così via.

Nelle strade e negli spazi urbani di scarsa qualità, ha luogo solo il minimo indispensabile di attività. Le persone si affrettano a casa. In un buon ambiente è possibile un ampio spettro completamente diverso di attività umane. (Gehl, 1987)

In fine, le **attività sociali** sono tutte attività che dipendono dalla presenza di altri negli spazi pubblici. Esse includono bambini che giocano, saluti e conversazioni, attività comuni di vario genere e infine, come attività sociale più diffusa, contatti passivi, cioè semplicemente vedere e ascoltare altre persone.

Diversi tipi di attività sociali si verificano in molti luoghi: nelle abitazioni; in spazi esterni privati, giardini e balconi³⁰; negli edifici pubblici; nei luoghi di lavoro; ma Gehl tende a precisare che la sua trattazione riguarderà solo le attività che si svolgono in spazi accessibili al pubblico.

Le attività sociali potrebbero anche essere definite attività "risultanti", perché in quasi tutti i casi hanno origine da attività legate alle altre due categorie di attività. Si sviluppano in connessione con le altre attività perché le persone si trovano nello stesso spazio, si incontrano, si incrociano o sono semplicemente in vista e si sviluppano in maniera spontanea, come conseguenza diretta delle persone che si muovono e si trovano negli stessi spazi.

³⁰ Durante la pandemia da Covid-19, i balconi diventarono dei veri e propri spazi di relazione, le uniche aperture sul mondo esterno.

Un ulteriore contributo per quanto riguarda la trattazione sulle componenti elementari negli studi sulla letteratura urbana ci è stato inoltre fornito dallo stesso Gehl, che per più di trent'anni ha contribuito a trasformare gli ambienti urbani di tutto il mondo sulla base della sua ricerca sui modi in cui le persone effettivamente utilizzano, o potrebbero utilizzare, gli spazi in cui vivono e lavorano. Gehl pone al centro della riflessione teorica e dell'esperienza professionale il progetto della città contemporanea, secondo un approccio attento alle questioni della dimensione umana.

Questa volta il testo preso come riferimento è *Città per le persone* del 2010 (edito in Italia da Maggioli nel 2017), in cui l'autore mette in campo una rinnovata attenzione alla funzione sociale dello spazio urbano, come luogo di incontro, per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, per una società aperta e democratica.

In questo suo testo, Gehl si occupa di creare paesaggi urbani a misura d'uomo. Egli spiega chiaramente i metodi e gli strumenti che utilizza per riconfigurare paesaggi urbani impraticabili in *luoghi per le persone*. Il metodo di analisi prefigurato da Gehl risponde all'istanza di promuovere l'attrattività dei luoghi urbani cercando di soddisfare i requisiti della vita, degli spazi e degli edifici. Egli si pone nella prospettiva di riuscire a restituire centralità e dignità alla dimensione umana, attraverso la rivisitazione del concetto di velocità tramandatoci dalla città Moderna.

Tenendo conto del cambiamento demografico e del cambiamento degli stili di vita, Gehl sottolinea quattro questioni che considera essenziali per una pianificazione urbana di successo. Spiega come sviluppare città *vivaci, sicure, sostenibili e sane*. La sostenibilità sociale, la sicurezza, la fiducia, la democrazia e la libertà, trovano ragione d'essere nelle qualità degli spazi pubblici.

Concentrarsi sul raggiungimento di questi obiettivi porta Gehl a considerare la città sia alla grande che alla piccola scala. Il punto di partenza è quello di considerare il paesaggio urbano attraverso i cinque sensi umani e vissuto alla velocità del camminare piuttosto che alla velocità dell'andare in macchina, in autobus o in treno.

Tutte le risposte sono qui, all'interno dei nostri corpi. La sfida è costruire splendide città all'altezza degli occhi [...] Di fronte alla tentazione di progettare spazi troppo grandi [...] il consiglio è di ridurre le dimensioni e [...] lasciare pochi metri di distanza (Gehl, 2017, p. 67)

Nella prefazione, Richards Rogers (2017) spiega come le città siano lette e interpretate da Gehl come se fossero dei libri:

La strada, il sentiero, la piazza e il parco sono la grammatica della città; forniscono la struttura che consente alla città di prendere vita e ospitare le diverse attività, da quelle tranquille e contemplative a quelle affollate e rumorose. Una città umana - con un'attenta progettazione delle strade, delle piazze e dei parchi

- crea piacere ai visitatori e ai passanti, ma anche a coloro che vivono, lavorano e giocano ogni giorno in città. Tutti dovrebbero avere il diritto di accedere facilmente agli spazi aperti, così come hanno il diritto di avere acqua potabile. Tutti dovrebbero essere in grado di vedere un albero dalla loro finestra, di sedersi su una panchina vicino alla loro abitazione con uno spazio giochi per bambini o di avere un parco a una distanza di circa dieci minuti a piedi. I quartieri ben progettati ispirano le persone che vivono all'interno, mentre le città mal progettate maltrattano i propri cittadini.

Le componenti elementari individuate da Gehl sono appunto:

la **strada**: è il tipo di spazio pubblico che ha più bisogno di essere misurato e controllato poiché è lo spazio designato ad accogliere i flussi, il movimento, i ritmi della città. È lo spazio del “public domain” che deve essere ad ogni costo sottratto alle automobili;

il **sentiero**: è l'elemento caratterizzato dal movimento lento; contrariamente alla strada, esso è pensato per non essere regolare o rettilineo per consentire ai pedoni di camminare lentamente e godersi il paesaggio;

la **piazza**: considerata il cuore dello spazio pubblico, Gehl teorizza che esse debbano intanto essere liberate completamente dalle automobili e progettate in modo da garantirne la fruizione, rivolgendo particolare attenzione alla disposizione delle panchine (mai al centro ma sempre lungo i bordi) e alla disposizione delle alberature (per fare ombra a coloro i quali decidono di sedersi).

il **parco**: è la tipologia spaziale che riveste un ruolo fondamentale poiché è l'area ricreativa per eccellenza. Il suo progetto deve garantire che la luce solare sia diretta, offrire riparo da venti e piogge e una buona visuale delle aree attive attraverso il posizionamento delle sedute.

La strada, il sentiero, la piazza e il parco sono la grammatica della città; forniscono la struttura che consente alla città di prendere vita e ospitare le diverse attività, da quelle tranquille e contemplative a quelle affollate e rumorose. Una città umana – con un'attenta progettazione delle strade, delle piazze e dei parchi – crea piacere ai visitatori e ai passanti, ma anche a coloro che vivono, lavorano e giocano ogni giorno in città.

L'organizzazione di questi elementi è emblematica e fa subito riflettere su due peculiari attività umane considerate come fondamentali: il movimento e la sosta. La morfologia dei sentieri o percorsi sono di fatto oggetto di specifiche riflessioni correlate alla fruizione pedonale, enfatizzando il ruolo che riveste l'atto del camminare: è camminando che si può cogliere il senso profondo delle città. Ma così come viene enfatizzato il ruolo di camminare, viene anche posto l'accento sull'importanza del sostare al centro o ai margini dello spazio pubblico ed è per questo motivo che un ruolo decisivo è rivestito dalle relazioni spaziali e dimensionali di questi quattro elementi nel progetto dello spazio pubblico.

Capitolo 4

Il lessico dello spazio urbano contemporaneo

4.1 Un'ipotesi per la classificazione delle componenti elementari dello spazio urbano

I differenti approcci analizzati per individuare le componenti elementari che caratterizzano gli spazi pubblici delle città e trattati finora suggeriscono come sia riduttivo, ai fini della classificazione delle componenti elementari che danno vita agli spazi urbani della città, concentrarsi solo su alcuni aspetti particolari. La complessità della realtà spaziale non può essere valutata in base ad aspetti meramente formali poiché si otterrebbe così una chiave di lettura sommaria e settoriale e che dunque non riesce a cogliere la frammentazione della realtà contemporanea. Infatti, l'approccio puramente morfologico-geometrico ci induce a pensare ad uno spazio urbano come spazio astratto, geometricamente articolato certo, ma non in grado di attrarre persone perché sono le funzioni tendono ad attrarre le persone in un determinato spazio, inducendole ad andare per la prima volta per poi tornarci o farle sostare; quando invece non c'è nulla da fare in uno spazio, esso rimarrà vuoto e inutilizzato. Lo stesso accade se pensiamo ad uno spazio ricco di funzioni ma in cui lo spazio è disarticolato e non organizzato: le persone che si trovano in quello spazio saranno portate a vagare confusamente perché non avrebbero come orientarsi. Sarebbe, come lo definirebbe Alexander *an outdoor negative space* perché informe, senza anima e privo di importanza perché la sua forma non è definita quanto quella degli edifici che lo circondano:

There are two fundamental different kinds of outdoor space: negative space and positive space. Outdoor space is negative when it is shapeless, the residue left behind when buildings-which are generally viewed as positive-are placed on the land. An outdoor space is positive when it has a distinct and definite shape, as definite as the shape of a room, and when its shape is as important as the shapes of the buildings which surround it. (Alexander, 1970 A Pattern Language, pg. 518)

La "felicità" dei luoghi, soprattutto degli spazi pubblici, è determinata da differenti fattori che sono influenzati a loro volta da una grande varietà di elementi tangibili che riguardano il territorio in esame e quelli circostanti. (Appleyard, 1981; Friedmann 2010, Madanipour, 2003; Porteous 1977; Gehl, 2010; Taylor et al., 1998).

Tali fattori possono essere assimilati alle qualità che ogni spazio pubblico dovrebbe possedere affinché possa ricalcare in pieno le esigenze della società contemporanea.

Quello che cercheremo di chiarire in questo capitolo è quali siano queste qualità e successivamente quali sono le prestazioni che danno origine alle componenti elementari contemporanee.

La scelta dei criteri di qualità così come le prestazioni prese in esame, sono state desunte dagli studi compiuti da Kevin Lynch riguardo le dimensioni prestaziona-

li¹ e da Christopher Alexander circa la teoria dei Pattern (cap. 3).

Performance characteristics will be more general, and the easier to use, to the degree that performance can be measured solely by reference to the spatial form of the city. But we know that the quality of a place is due to the joint effect of the place and the society which occupies it. (Lynch, K., 1987, p.111)

Le dimensioni prestazionali utilizzate da Kevin Lynch rispondono a requisiti di *generalità* e *pertinenza*: si riferivano alla forma della città; erano quanto più generali possibili, pur mantenendo la loro esplicita connessione ad alcune caratteristiche legate alla forma; erano pensate per essere conformi ai valori di qualsiasi cultura ma potevano essere utilizzate anche dove i valori differivano o si evolvevano; la loro forma e la loro posizione doveva essere localizzabile e misurabile ed erano quanto più possibile indipendenti l'una dall'altra.

Le cinque dimensioni analizzate sono: la *vitalità*, il *significato*, la *coerenza*, l'*accessibilità* e il *controllo*.

Per le definizioni delle singole dimensioni prestazionali si veda lo schema seguente.

VITALITA'	SIGNIFICATO	COERENZA	ACCESSIBILITA'	CONTROLLO
la misura della capacità della forma degli insediamenti di sostenere le funzioni vitali e le richieste biologiche e proteggere la sopravvivenza delle specie.	il punto di contatto tra la forma dell'ambiente e la percezione dello stesso da parte dell'uomo, dalla quale si formano le proprie opinioni personali sulla città.	l'adeguatezza del sistema urbano ai comportamenti e alle abitudini degli abitanti, in termini di forma degli insediamenti, disponibilità di spazio e di attrezzature.	la possibilità di raggiungere altre persone, attività, risorse, luoghi; compresa la possibilità di accedere alle informazioni.	la misura in cui l'uso e l'accessibilità ai luoghi e la loro modificazione o gestione sono controllati da coloro che ne fanno uso o perché vi lavorano o vi abitano
Sostentamento, adeguatezza di aria, cibo, acqua, energia, rifiuti.	Struttura-orientamento , la percezione di come le diverse parti di un luogo siano assieme e la capacità di orientarsi in esso	Manipolabilità – adattabilità , la capacità dello spazio a svolgere funzioni differenti, in base al mutare dei bisogni.	Diversità , il grado di scelta di cui si può usufruire per accedere a determinate risorse.	Congruenza tra uso e controllo , ovvero la misura in cui gli utenti reali controllano lo spazio.
Sicurezza , assenza di rischi da qualunque natura	Congruenza ovvero quanto la forma fisica sia adeguata alle funzioni svolte	Reversibilità , la facilità con cui con eventuali modifiche un luogo possa essere riportato alle condizioni originaria.		Responsabilità , ovvero motivazioni, capacità, autorità ed attaccamento al luogo da parte di chi ne ha il controllo.
Consonanza , il grado di raccordo tra ambiente e le necessità di confort ambientale del corpo umano (luce, calore, rumore, ecc..)	Trasparenza , come le funzioni che si svolgono in un luogo possono venire effettivamente riconosciute	Ridondanza , la possibilità di far svolgere a più elementi di un sistema la medesima funzione.		Certezza , ovvero la misura in cui le persone comprendono le regole del sistema di controllo.

Fig.1. Tabella riassuntiva delle dimensioni prestazionali di Kevin Lynch (Fonte: Giuseppe Fera, laboratorio di Urbanistica II, 2017).

¹ Lynch, K. (1987), *Good City Form*, MIT Press, Cambridge. Anche se le teorie di Lynch sulla qualità della forma urbana riguardano le qualità dei buoni insediamenti, l'analisi delle sue dimensioni prestazionali è stata fondamentale per giungere alla definizione dei requisiti prestazionali utili ai fini della nostra ricerca sulle componenti elementari dello spazio pubblico contemporaneo.

In sintesi, con riferimento a quanto precedentemente detto e soffermandoci sulla contemporaneità, possiamo sostenere che la qualità principale che uno spazio urbano deve possedere sia l'**attrattività**, intesa come la capacità di attrarre quanta più gente possibile e in tutte le ore del giorno, assicurandone anche la permanenza.

*La pianificazione urbanistica ha influenzato moltissimo la qualità della vita nel corso degli ultimi 50 anni. Noi abbiamo formato le città, è vero, ma anche le città hanno formato noi, ci influenzano. Vogliamo città vivibili e vivaci. In quest'ottica, gli **spazi pubblici** sono fondamentali. Se uno spazio si riempie significa che è stato un progetto di successo. **La presenza delle persone è una cartina tornasole per la qualità dello spazio.** E oggi una delle sfide più importanti da affrontare anche a livello urbano è quella dei cambiamenti climatici (Gehl, 2021)².*

La ricerca prodotta nell'ambito di questa tesi muove da questi assunti per definire le prestazioni principali che un determinato spazio deve possedere affinché possa essere **attrattivo**.

A partire dalle dimensioni prestazionali di Lynch e dalle considerazioni di Christopher Alexander riguardo la teoria dei Pattern, siamo giunti a conclusione che, affinché uno spazio urbano sia considerato attrattivo è fondamentale che soddisfi determinati obiettivi, che abbia determinate "prestazioni" in grado di generare degli elementi fisici, delle soluzioni progettuali che definiremo, prendendo in prestito il concetto di Alexander, "pattern" e che questi, a loro volta, saranno caratterizzati da elementi spaziali in grado di rispondere a quella determinata esigenza.

Alcuni di questi pattern generano degli specifici elementi dello spazio pubblico che abbiamo definito **componenti elementari**.

Per la definizione di queste componenti elementari degli spazi urbani, siamo partiti dalle *funzioni/prestazioni* che si possono svolgere in uno spazio pubblico e dai *requisiti di qualità* che queste devono avere per essere attrattivi.

Per ogni funzione/prestazione sono stati individuati uno o più obiettivi che servono a specificare e articolare meglio la prestazione stessa. Dagli obiettivi sono stati dedotti dei "pattern progettuali" intesi come *soluzioni per un problema ricorrente in un determinato contesto e sistema spaziale* (Alexander, 1967).

Alcuni pattern si sono in questi anni concretizzati in soluzioni progettuali che abbiamo considerato come componenti spaziali elementari, per semplificare, il lessico della sintassi dello spazio pubblico.

Le funzioni/prestazioni individuate sono:

1. **Accessibilità**: capacità di far sì che un luogo sia raggiungibile a piedi e dunque ben collegato nel tessuto urbano di cui fa parte e che possa

² Estratto dalla lecture di Jan Gehl a Roma, nel luglio del 2021, in occasione della giornata dedicata alla Ecological Transition di Spam, il Festival dell'Architettura organizzato dall'OAR.

essere ben attraversabile, per dare a persone con ridotta o impedita capacità motoria la possibilità di raggiungere uno spazio, di entrarvi agevolmente e di fruire spazi ed attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

2. **Sicurezza**: gli spazi devono avere determinati requisiti in termini di sicurezza e protezione, per esempio uno spazio urbano deve essere sicuro dal punto di vista dei rischi naturali, antropici e anche dai rischi sociali, in modo da non esporre le persone a minacce di qualsiasi genere.

3. **Comfort**: indipendentemente dal fatto che siano protetti e sorvegliati, i luoghi urbani della contemporaneità dovranno garantire adeguati livelli di benessere agli utenti che potranno così utilizzare gli spazi in modo rilassato e confortevole, senza rischiare di bagnarsi in caso di pioggia o di essere esposti troppo al sole e avendo la possibilità di sostare, sedendosi, qualora necessario.

4. **Multifunzionalità**: uno spazio urbano così come è stato descritto, dovrebbe assolvere ad una pluralità di funzioni, di diverso livello e rango affinché possa essere sempre attrattivo. Ciò consente che i luoghi urbani siano fruiti da utenti diversi in tempi diversi, sia nelle ore lavorative che in quelle non lavorative.

5. **Salubrità**: requisito prestazionale fondamentale per creare luoghi urbani che favoriscano il benessere fisico degli utenti e garantiscano l'assenza di condizioni che possano ostacolarlo.

Esistono poi due meta-requisiti considerati fondamentali nel senso che non rappresentano un requisito in sé ma sono delle costanti che devono essere considerate all'interno di tutte le altre prestazioni. Questi meta-requisiti sono la **sostenibilità** e la **bellezza**.

La **sostenibilità ambientale**, intesa come la capacità di far sì che le azioni e gli interventi progettuali possano rientrare tra quelli in grado di non compromettere l'ecosistema e di assicurare benessere alle generazioni presenti e future³.

La **Bellezza** è quanto di più si possa avvicinare al concetto di *venustas* vitruviano, con l'accezione che in questa sede tenderemo a considerare la bellezza estetica come diritto inalienabile cui ogni uomo, vivendo un determinato spazio urbano, possa sperare. È il diritto, per tutti gli individui e per tutti i gruppi sociali, di vivere in uno spazio che essi riconoscano piacevole, attraente, stimolante; uno spazio in cui ciascuno possa manifestare liberamente i segni della propria cultura, con la consapevolezza che questo contribuirà ad accrescerne nel tempo la qualità e, per l'appunto, la bellezza.

La sostenibilità può essere facilmente verificata in termini di impatti sull'ambiente, la bellezza è un prerequisito soggettivo che potrebbe però essere verificata a

³ Lucia, M. G., Duglio, S., Lazzarini, P., (a cura di), (2018), *Verso un'economia della sostenibilità. Lo scenario e le sfide*, Franco Angeli, Milano.

posteriori, grazie al giudizio delle comunità che vivono e utilizzano quei luoghi⁴.

Dunque, costruire reti di spazi pubblici richiede un impegno costante e inderogabile che metta in campo la ripresa di scenari urbani impostati sul rispetto dell'ambiente e sulla riattivazione di una "tensione utopica verso la bellezza della città", una bellezza che sappia gestire le differenze come fattore predominante della varietà e dell'unicità.

4.2 Accessibilità

Lo spazio pubblico è regolato da una serie di diritti invisibili ma percepibili (Matogno, 2002). Quello fondamentale è il diritto di *accesso* che può essere declinato in *accessibilità* intesa come la possibilità di garantire il facile accesso a uno spazio, senza impedimenti di alcun genere. L'altra declinazione è relativa alla *mobilità*, che riguarda cioè l'utilizzo di sistemi efficienti di trasporto pubblico in grado di connettere più parti della stessa città ma anche di garantire una buona connettività a livello nazionale. Si prefigge inoltre di migliorare la qualità della vita nelle città promuovendo soluzioni di mobilità attiva, come gli spostamenti a piedi e in bicicletta, e garantendo una buona accessibilità per residenti e pendolari.

L'accessibilità è una prestazione fondamentale che ogni spazio urbano deve possedere affinché possa essere considerato vitale, attrattivo e soprattutto interconnesso; uno strumento di progetto capace di tradurre le istanze, i bisogni e i temi individuali e collettivi in elementi di disegno dello spazio pubblico contemporaneo e della sua fruizione. Un approccio che pur tenendo conto della complessità, pone l'utente al centro della definizione dei luoghi urbani e i progettisti, più che in passato, sono chiamati a rispondere, con i loro progetti e i loro interventi, alla risoluzione di determinati problemi legati all'accessibilità considerando le esigenze di tutti gli utenti.

In senso generale, la ricerca si interessa ad analizzare l'*accessibilità universale*, intesa come la capacità, di un determinato spazio, di garantire ad ogni persona, a prescindere dall'età, dal genere, dal retroterra culturale e dalle abilità fisiche, sensoriali e cognitive, una vita indipendente, cioè la possibilità di entrare ed uscire da uno spazio urbano agevolmente⁵. Essa attiene all'esercizio di diritti inviolabili della persona, quali le libertà di movimento e di autodeterminazione, ed è un

4 L'obiettivo di verificare la bellezza di un progetto di spazio pubblico è un obiettivo troppo specifico che non è possibile trattare all'interno di questo lavoro di ricerca.

5 Anche se ad oggi non disponiamo di una definizione ufficiale di accessibilità urbana questa si può in qualche modo desumere da quella di accessibilità contenuta nel DM 236/89 traslata nel contesto di uno spazio pubblico.

"Per accessibilità si intende la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia" (art. 2 DM 236/89). Il termine ha subito nel tempo una profonda revisione per effetto dell'evoluzione del concetto di disabilità, cui è strettamente legato.

indicatore privilegiato del livello di permeabilità e di inclusione sociale di una comunità.

Inoltre, se in origine l'accessibilità era associata essenzialmente al soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle persone su sedia a ruote, col tempo ha esteso il proprio campo di interesse anche alle esigenze percettive delle persone con minorazioni sensoriali o cognitive (comunicatività ambientale) fino ad essere riferita, oggi, alla generalità delle persone.

Tale apertura d'orizzonte ha condotto, gradualmente, al superamento dell'approccio progettuale basato sulle "soluzioni speciali", cioè sulla realizzazione di ambienti ad accessibilità riservata e di attrezzature dedicate destinate a questo o a quel profilo d'utenza diversamente abile e all'affermazione di specifiche metodologie progettuali quali il Design for All, l'Universal Design⁶, l'Inclusive Design ecc. che, con varietà di accenti, mirano a conseguire l'idoneità nell'uso di luoghi, prodotti e servizi per il più ampio spettro possibile di popolazione.

In particolare l'Universal Design non si limitava a definire degli standard per l'accessibilità degli spazi ma di creare già nella fase progettuale degli ambienti che risultino inclusivi in tutte le loro peculiarità e in maniera naturale, in modo che tutti, indistintamente, abbiano la possibilità di goderne⁷.

Molti Paesi, compresa l'Italia, hanno deciso di recepire questi punti, creando una normativa ad hoc⁸, specialmente in materia di disabilità e di abbattimento delle barriere architettoniche, affinché si possano risolvere i problemi legati alla scarsa fruibilità di spazi pubblici e servizi.

Accessibilità quindi non è semplicemente accesso, ma soprattutto partecipazione «al processo di identificazione, studio, interpretazione, protezione, conservazione e presentazione dell'eredità culturale e alla riflessione e al dibattito pubblico sulle opportunità e sulle sfide che l'eredità culturale rappresenta» (Art 12. CeT).

Parallelamente si è diffusa la consapevolezza che l'accessibilità non può essere più intesa riduttivamente come disciplina tecnico-normativa finalizzata all'eliminazione delle barriere architettoniche ma, prima di tutto, come grande valore collettivo, che informa, trasversalmente, tutte le politiche delle Amministrazioni pubbliche (strategia di mainstreaming), che esige la cooperazione tra tutti coloro

6 Già alla fine degli anni '80 questo fondamento venne esplicitato dai principi dell'Universal Design, un approccio inclusivo al design che consisteva nella realizzazione di ambienti capaci di soddisfare le esigenze del maggior numero di persone possibile, puntando allo sviluppo di soluzioni che offrivano una completa fruibilità dei progetti ad un ampio spettro di individui, compresi anziani, bambini e persone con disabilità o con abilità diverse.

7 Nel 1997, i professionisti appartenenti a diverse discipline del Center for Universal Design della North Carolina University, dove lavoravano Ronald Mace e il suo pool di architetti, hanno sviluppato i 7 principi che definiscono il Design Inclusivo: *uso equo, flessibilità d'utilizzo, uso facile ed intuitivo, percettibilità delle informazioni, tolleranza per gli errori, minimo sforzo fisico, spazi e misure adatti per l'approccio e per l'uso.*

8 L'accessibilità in Italia si fonda sulla Costituzione, ma la normativa che disciplina l'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche è la Legge 13/89, che stabilisce i termini e le modalità in cui deve essere garantita l'accessibilità ai vari ambienti, con particolare attenzione ai luoghi pubblici.

che intervengono nei processi di trasformazione degli habitat (politici, personale delle amministrazioni pubbliche, progettisti, costruttori, abitanti ecc.) e che necessita di politiche spazio-temporali coerenti alle diverse scale (da quella di dettaglio a quella territoriale) e guidate da adeguati strumenti di programmazione degli interventi, come peraltro previsto dalla normativa vigente (L. 41/1986 e L. 104/1992).

Il divario tra accessibilità legale e accessibilità effettiva dipende dal fatto che, in un ambiente dato, l'assenza di barriere architettoniche è condizione necessaria ma, di solito, non sufficiente per conseguire l'accessibilità. L'accessibilità, infatti, non si ottiene solo mediante l'eliminazione delle barriere architettoniche (o, nei nuovi interventi, nella loro assenza), ma grazie ad un progetto accurato d'insieme che trae origine dal quadro delle esigenze da soddisfare. La progettazione accessibile, in pratica, non dovrà porsi solo come adeguamento normativo ma, piuttosto, come strategia di ri-qualificazione ambientale. Ad esempio, un qualsiasi spazio urbano per dirsi "accessibile" non solo deve essere privo di barriere architettoniche, ma deve prevedere sedute comode anche per le persone anziane, zone d'ombra, servizi igienici per bambini e per adulti, giochi idonei per tutti i bambini, elettroscooter per le persone che si muovono con difficoltà, colonnine SOS per i casi di emergenza etc.

Per valutare l'effettiva accessibilità dei luoghi occorre convenire che essa non potrà essere definita in senso assoluto ma solo come sintesi di più livelli di soddisfacimento correlati ai diversi profili d'utenza che di volta in volta vengono considerati. Ogni profilo di utenza ha infatti diverse esigenze e può capitare che mentre uno scenario sia accessibile per determinati users, non lo sia o lo sia solo parzialmente per altri. Ciò accade semplicemente per le continue trasformazioni che investono la società contemporanea oltre che per la costante evoluzione della normativa in materia.

Le strategie di intervento per conseguire l'accessibilità ambientale possono distinguersi in *materiali* ed *immateriali*. Le prime attengono ad interventi sulla fisicità dell'ambiente e si esprimono mediante progetti capaci di armonizzare, dal punto di vista funzionale, estetico e simbolico, le diverse esigenze che saranno da acquisire mediante il coinvolgimento dei portatori di interesse. A livello urbano e territoriale un ruolo essenziale per risolvere i problemi della raggiungibilità di alcuni siti (si pensi alle periferie) o della mobilità nelle aree di grandi dimensioni (aeroporti, aree fieristiche, parchi urbani, centri storici, ecc.) è svolto dal sistema integrato dei trasporti. Le strategie d'intervento immateriali sono basate sull'informazione (es. guide all'uso delle città consultabili via web), e sono finalizzati ad evitare la mobilità non necessaria e a consentire ad ogni persona, in base alle proprie capacità, di scegliere tempi e modalità dell'interazione ambientale.

I flussi della mobilità sono divenuti una componente chiave dell'urbanizzazione, accompagnando ed influenzando la forma del costruito, con effetti diretti sull'ambiente e sulla popolazione.

Sin dall'inizio del secolo scorso, con l'affermarsi della motorizzazione di massa

le città hanno subito una vera e propria mutazione genetica trasformandosi da spazio “da vivere”, sostanzialmente a piedi, a spazio “da percorrere” in automobile. Infatti, la configurazione di molte città in termini di forma, struttura e distribuzione delle funzioni è stata fortemente influenzata dalla presenza dominante delle infrastrutture e dei servizi legati al trasporto privato, considerato il principale mezzo per gli spostamenti, stabilendo così la localizzazione delle funzioni e il livello di dispersione delle città, e influenzando la composizione dell’ambiente costruito fino al livello delle strade e dei quartieri.

Il problema principale delle città è la congestione del traffico che ha un impatto negativo sul piano economico, sociale, sanitario, ambientale e del degrado edilizio. Nell’ultimo decennio si è sviluppato un nuovo approccio verso la soluzione di questo problema che ha contribuito a realizzare e rafforzare il concetto di “mobilità sostenibile”. Con tale espressione si intende indicare l’esigenza di avere un sistema di mobilità urbana che, pur consentendo a ciascun individuo l’esercizio del proprio diritto alla mobilità, sia tale da non gravare eccessivamente sul sistema sociale soprattutto in termini di:

- Inquinamento atmosferico ed emissioni di gas serra;
- Inquinamento acustico;
- Congestione dovuta al traffico veicolare;
- Incidentalità.

Le conseguenze di questo modello si dimostrarono ben presto in tutta la loro drammaticità: grandi piazze adibite ad accogliere la vita pubblica, erano divenute ampie e sterminate distese di auto, i centri storici quasi impraticabili a causa del congestionamento, l’inquinamento atmosferico e acustico contribuiva a rendere invivibili le città, l’aumento dei tempi di viaggio generava un conseguente aumento di consumo di carburante, etc. e altrettanto gravi erano (e in alcune città lo sono ancora) gli effetti sulle comunità: alienazione, estraniamento, stress da automobile, etc. In uno studio pubblicato dalla Commissione Europea (European Commission 2020) venivano evidenziati attraverso un grafico i principali problemi associati al traffico veicolare fra cui inquinamento atmosferico, rumore vibrazione. Osservando semplicemente tale rapporto emerge ancora più chiaramente come, per opposizione, si possono comprendere i grandi benefici riguardanti le politiche di riduzione o eliminazione del traffico dai centri urbani. Fra gli effetti negativi due risultano rilevanti ai fini della ricerca: “loss of living space”, letteralmente perdita di luoghi vitali e “visual intrusion”, intesa come la diminuzione della qualità e della bellezza dei paesaggi urbani a causa di elementi di detrazione paesaggistica rappresentati da auto e cartelli stradali.

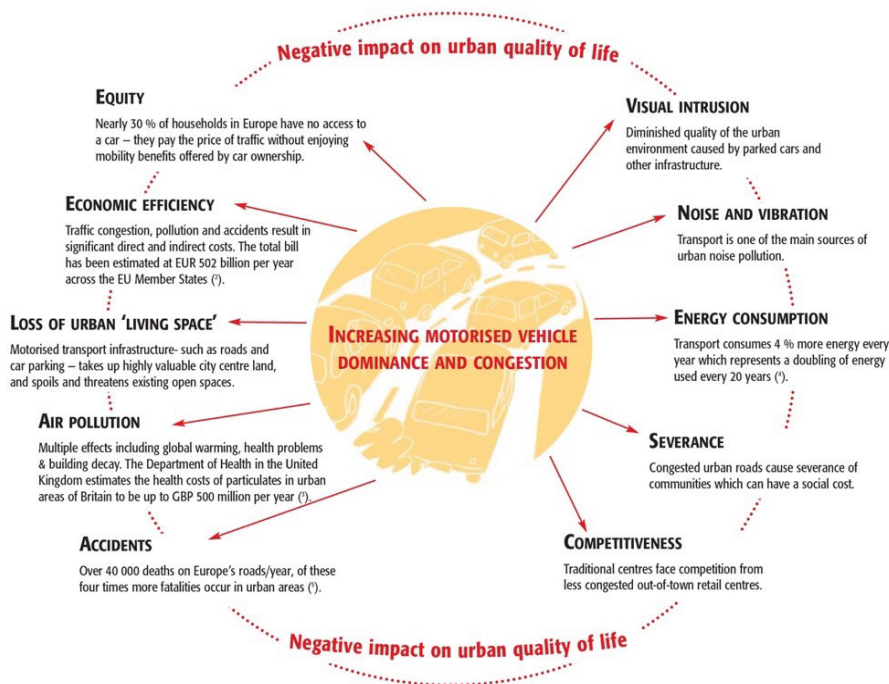


Fig.2. Lo schema redatto dalla Commissione Europea nel 2004 in cui vengono elencati gli impatti negativi della congestione veicolare.

Una delle priorità negli indirizzi di politica economica comunitaria e nazionale⁹ in riferimento a trasporto e ambiente riguardò l'adozione di modelli di sviluppo sostenibile in materia di mobilità, in grado di influenzare le scelte progettuali in riferimento al design applicato alla progettazione di spazi pubblici. Essi hanno subito un processo di rivisitazione alla luce dell'esigenza delle nuove dotazioni per le modalità fruibili e per le nuove capacità narrative e di dialogo alla scala del rapporto con la singola persona così come della collettività.

Appare evidente che, per la promozione di uno sviluppo urbano sostenibile, il concetto di *accessibilità urbana*, intesa come “numero di opportunità che posso essere raggiunte da una dato spazio in un determinato lasso di tempo tramite l'automobile, mezzi pubblici o mezzi non motorizzati”, risulta di fondamentale importanza, in quanto strettamente connessa con lo sviluppo fisico ed il consolidamento della forma del costruito di un territorio, con il miglioramento del welfare dei cittadini e agli impatti positivi in termini di flussi di materiali e di energia.

4.2.1 Parcheggi di interscambio – fermate bus e metro- stazioni intermodali.

Le stazioni ferroviarie hanno da sempre ricoperto il ruolo di porte di accesso alle città, *luoghi urbani strategici per la risoluzione di vecchi e nuovi problemi di*

⁹ In particolare, dall'adozione del primo Programma d'Azione Ambientale nel 1973 e l'introduzione delle tematiche inerenti allo sviluppo sostenibile, si sono diffuse ed affermate in tutto il mondo politiche atte a ridurre drasticamente l'uso dell'automobile nei centri urbani. Tali politiche ruotavano attorno a due strategie fondamentali: lo sviluppo e l'incentivo al trasporto pubblico e la pedonalizzazione di ampie parti dei centri storici.

*mobilità*¹⁰ (Conticelli, 2012). Già dalla seconda metà dell'Ottocento, in Europa le stazioni diventano parte integrante del tessuto urbano e si connotano come dei veri e propri spazi pubblici fulcro della vita cittadina. Con l'avvento dell'automobile perdono parte del loro carattere di spazio di incontro per divenire dei semplici luoghi adatti al transito su rotaie. Nei grandi interventi di rinnovo urbano soprattutto nella città contemporanea, le stazioni divengono invece spazi di notevole complessità, in grado di fornire soluzioni differenti per garantire spostamenti con più mezzi di trasporto divenendo, di fatto, catalizzatori di sviluppo e rivitalizzazione urbana oltre che luoghi di interscambio multimodale.

Sintesi perfetta di mobilità urbana, architettura e ambiente, le **stazioni intermodali** si sono guadagnate a pieno titolo il loro ruolo all'interno delle componenti elementari della città contemporanea grazie al loro modo di ri-pensare e ridisegnare le città partendo dal sistema mobilità come parte fondamentale dei luoghi urbani.

Il termine intermodale, nato inizialmente per indicare una particolare tipologia di trasporto riferito alle merci, solo recentemente ha acquisito nuove valenze includendo anche la mobilità delle persone.

La necessità di spostarsi velocemente in città sempre più grandi ha portato alla nascita di questi sistemi di trasporto integrato¹¹ per garantire un servizio capillare su tutto territorio urbano ed extraurbano, trasformando delle semplici stazioni di trasporto in veri e propri centri capaci di gestire e organizzare complesse realtà urbane.

Il trasporto intermodale prevede soluzioni di viaggio integrate per spostarsi in modo agile e conveniente con l'utilizzo combinato di diversi mezzi di trasporto: le merci o le persone partono con un mezzo e arrivano a destinazione con un altro e ciò consente a questi particolari spazi pubblici di essere al centro del tema dello sviluppo delle città intelligenti.

Lo spostamento intermodale, soprattutto nei grandi centri urbani, offre il vantaggio di limitare l'utilizzo dell'auto privata e incentivare quello dei mezzi pubblici e dei veicoli a basso impatto ambientale come auto elettriche, bici con pedalata assistita e monopattini. Il grande flusso di persone che attraversa l'interscambio genera un meccanismo di sviluppo per una serie di servizi quali negozi, servizi pubblici, ecc. che inevitabilmente gli conferiscono un carattere attrattivo, favorendo la coesione sociale e lo sviluppo economico. L'intermodalità infatti, oltre ad avere impatti positivi sull'ambiente, migliora la qualità della vita nelle città che, riducendo sensibilmente il traffico e l'inquinamento acustico, possono tornare ad essere davvero vissute nella loro totalità.

Dal punto di vista meramente morfo-tipologico, le stazioni intermodali possono essere assimilati alle grandi stazioni ferroviarie che, da stazioni di passeggeri e

¹⁰ Conticelli, E., (2012), *La stazione ferroviaria nella città che cambia*, Mondadori, Milano.

¹¹ In questo caso ci si riferisce principalmente al concetto di mobilità integrata che comprende quella serie di mezzi, strumenti e iniziative che ci permettono di integrare treno, auto, metropolitana, bicicletta, piedi, motorino, etc, in modo da percorrere la strada che desideriamo nel modo più comodo possibile con un impatto ambientale minimo.

merci, si stanno via via trasformando in hub multiservizi (shopping, ricreativo, ristorativo, etc.), in luoghi della mobilità integrata e sostenibile ma con poli che esprimono valore culturale, sociale ed economico a basso impatto ambientale. Nei grandi progetti di rigenerazione urbana (come vedremo del capitolo seguente) queste componenti elementari risultano essere fondamentali affinché un spazio urbano possa essere fruito da utenti provenienti da luoghi differenti.

Il loro punto di forza rimane l'offerta di servizi legati, come abbiamo visto, alla mobilità e non solo, in linea con le esigenze delle persone che ogni giorno scelgono di utilizzare, per i propri spostamenti, modalità di trasporto sempre più sostenibili ed efficienti.

L'integrazione tra infrastrutture fisiche e sistemi tecnologici innovativi facilita infatti l'erogazione di nuovi e più completi servizi, rendendo tutta l'area attorno un punto di riferimento per le persone, un esempio di armonizzazione tra tecnologia, sostenibilità ed estetica.

La nuova visione, che vede al centro i bisogni delle persone, mira a rendere le stazioni intermodali più sicure e piacevoli incrementando il livello di connessioni con il trasporto pubblico locale, la *sharing mobility* e la mobilità attiva per rispondere sempre in meglio alle esigenze delle persone, migliorando l'accessibilità interna attraverso un design inclusivo e senza barriere e potenziando l'infomobilità e il *wayfinding*¹² fuori e dentro la stazione¹³.

Il North West Hub, Irlanda.

Uno degli esempi più significativi di stazione intermodale in grado di garantire l'integrazione tra servizi ferroviari con servizi di autobus locali, interurbani e transfrontalieri, nonché percorsi ciclabili e pedonali è il North West Hub, situato a Derry/Londonderry, nell'Irlanda del Nord. Realizzato verso la fine del 2019 e cofinanziato dal programma INTERREG VA¹⁴ dell'UE, il nuovo centro è concepito come un vero e proprio hub per fungere da porta d'accesso alla regione nord-occidentale, nonché come collegamento Greenway al centro città e al Foyle Street Bus Center attraverso l'iconico Peace Bridge.

L'Irlanda nordoccidentale registrava i più alti livelli di pendolarismo transfrontaliero dell'intera isola. Gran parte degli spostamenti avvenivano in auto, principalmente a causa della limitata integrazione del trasporto pubblico transfrontaliero. Per favorire la crescita economica fornendo trasporti pubblici più sostenibili, si pensò alla creazione del grande hub intermodale.

12 Coniato per la prima volta da Kevin Lynch per indicare come immagini ambientali influiscano molto sulla vita delle persone, con tale termine non si fa riferimento solo ad artefatti comunicativi ma ci si riferisce a tutti quegli artefatti in senso generale, artefatti strumentali progettati e ideati per spazi in cui abbiamo bisogno di orientarci, muoverci e abitare.

13 In quest'ottica e in linea con quanto definito dal Piano Industriale 2019-2023, Rete Ferroviaria Italiana prevede di riqualificare 620 stazioni sul territorio nazionale puntando a valorizzarne il ruolo di nodi intermodali e poli multiservizi.

14 Ulteriori finanziamenti sono stati forniti dal Dipartimento delle Infrastrutture e dal Dipartimento dei Trasporti della Repubblica d'Irlanda, oltre al sostegno di Derry City e del Consiglio distrettuale di Strabane.

Il progetto ha riguardato la rigenerazione dell'ex stazione ferroviaria di Waterside ma, prima di definire la sua localizzazione definitiva, si discusse a lungo su dove esso sarebbe stato collocato e in che modo si sarebbe potuto integrare con lo spazio pubblico circostante, riuscendo anche a garantire adeguati livelli di accessibilità alle persone con disabilità. La prima fase del progetto, completata nell'ottobre 2019, comprende 1,8 km di nuovi binari ferroviari, sistemi di indicazioni con segnali, nuove piattaforme e tettoie, nonché la riqualificazione e il restauro dell'edificio storico e il ripristino dei collegamenti con la Greenway cittadina.

La fase due del progetto, che comprendeva la nuova struttura Park and Ride, impianti di sosta per autobus e spazi pubblici, è stata completata nel novembre 2020, riuscendo a garantire agli users differenti strutture di intrattenimento per eludere le attese e le coincidenze.

Oltre a garantire l'intermodalità, il North West Hub promuove un'idea sostenibile di viaggio che incoraggia all'abbandono dell'uso dell'automobile a favore dell'utilizzo dell'autobus o del treno per i viaggi più lunghi o a camminare o utilizzare la bicicletta per percorrere distanze più brevi. Esso, grazie alla garanzia di un servizio continuo, non solo consente agli utenti di passare facilmente da una modalità di trasporto all'altra, ma rafforza anche i collegamenti tra le aree urbane e rurali, promuovendo stili di vita più sani e creando opportunità di esercizio in un ambiente sicuro e attraente.

Fig.3. Una immagine in cui si può notare come l'edificio sia stato restaurato e riutilizzato come struttura di trasporto del 21° secolo, pur conservando il fascino della facciata originale del 19° secolo.





Il World Trade Center Transportation Hub, New York.

Il World Trade Center Transportation Hub, conosciuto come Oculus, è il nome ufficiale della stazione metropolitana della stazione della Port Authority Trans-Hudson¹⁵, il relativo complesso per trasporti e il centro commerciale nel Financial District a Manhattan. Inaugurato il 3 marzo 2016 e progettato da Santiago Calatrava, il complesso, è stato costruito dove si trovava un centro commerciale distrutto dagli attentati dell'11 settembre 2001: è composto da una struttura con due grandi ali di acciaio alta circa 50 metri da terra e con una parte interrata ed è il terzo più grande centro di trasporto internodale della città di New York. Si trova tra la torre 2 e la torre 3 del WTC: è stato progettato per connettere i treni Path, 11 linee della metropolitana, le quattro torri del World Trade Center, la piazza del memoriale, la Brookfield Place (ex World Financial Center) e il terminal dei traghetti Battery Park City. L'hub, l'Oculus di Calatrava, rappresenta il fulcro di questa complessa struttura, con una grande sala centrale con pavimento in marmo bianco e vari livelli che ospiteranno anche un centro commerciale di circa 21 mila metri quadrati. Le luminose luci¹⁶ libere celebrano i 74.000 m2 di superficie in-

Fig.4. Una immagine dell'interno in cui è possibile notare la maestosità dell'intervento grazie al quale si riesce sapientemente a coniugare "vecchio e nuovo".

15 Nota anche in inglese con la sigla PATH, è una metropolitana che collega il distretto di Manhattan della città di New York alle città di Newark, Harrison, Hoboken e Jersey City nel nord del New Jersey. È gestita dalla Autorità Portuale di New York e New Jersey, un'agenzia controllata dai governi dei due stati.

16 La luce zenitale gioca un ruolo importante nella commessa, traendo ispirazione dall'originario oculo della cupola del Pantheon romano, cui rende omaggio nella riproposizione del nome, reinterpretata da una lama vetrata longitudinale in chiave alla volta.

terna, facilitando l'orientamento da parte dei fruitori e assicurando, al contempo, una maggiore percezione degli spazi scanditi dalla piena visuale del volume dello spazio architettonico.

La prima importante decisione di Calatrava è stata quella di concepire l'edificio come una costruzione free standing e posizionarlo lungo il bordo meridionale della piazza "Wedge of Light" di Daniel Libeskind. La collocazione spaziale selezionata ha dato vita a un spazio non solo funzionale, ma anche di ritrovo pubblico stimolante e pieno di luce, in cui le persone, grazie alla possibilità di spostarsi a piedi, possono anche godere della maestosità architettonica dell'opera.



Fig.5,6. Il World Trade Center Transportation Hub, New York, 2016.

4.2.2. Piste ciclabili, percorsi pedonali, parchi lineari.

Percorsi pedonali, piste ciclabili unitamente ai parchi lineari, rappresentano tre delle componenti elementari della città contemporanea pensate per restituire a pedoni e a città quegli spazi utilizzati prima dalle automobili¹⁷ o invase da binari inutilizzati.

Dagli studi a supporto di questa ricerca, emerge chiaramente che uno dei requisiti fondamentali per valutare la vivibilità delle città contemporanee sia la presenza di aree dedicate alla mobilità dolce e quanto più possibile libere dal traffico veicolare. Se infatti una delle caratteristiche della città moderna, legata alla sua costruzione, era stata quella di privilegiare in modo quasi assoluto l'automobile, tale caratteristica appare invece in controtendenza con le esigenze della città che oggi conosciamo per soddisfare il prerequisito di sostenibilità ambientale degli interventi e contrastare i cambiamenti climatici in atto.

In generale un percorso ciclo-pedonale è un percorso protetto o comunque riservato ai pedoni e alle biciclette, dove il traffico motorizzato è escluso. Più in generale si tratta di un complesso di percorsi che costituiscono la rete ciclabile di un determinato spazio: un progetto più ampio che rientra nell'ambito delle competenze di pianificazione del settore che si occupa della mobilità urbana. Lo scopo principale di tali percorsi è quello di privilegiare la mobilità dolce rispetto alla mobilità su ruote, includendo gli spostamenti a piedi e con mezzi non motorizzati, come la bicicletta, e azzerando così le emissioni inquinanti con benefici per la qualità della vita e la salute. Nel caso delle piste esclusivamente ciclabili è anche quello di separare quello pedonale dalle biciclette, poiché presentano velocità diverse, per migliorare la sicurezza del pedone.

Il Codice della Strada regola la transitabilità dei suddetti percorsi nei vari casi, specificando le tipologie di pista ciclabile, pensate in modo funzionale all'obiettivo della sicurezza dei ciclisti e, in generale, del traffico stradale.

Vi sono differenti tipi di piste ciclo-pedonali, che a loro volta possono essere monodirezionali o bidirezionali.

Dal punto di vista della collocazione si distinguono tra percorsi ciclo-pedonali urbani e percorsi ciclo-pedonali extraurbani. A livello di tipologie realizzative si possono, invece, individuare:

- *percorsi ciclo-pedonali in sede propria*, che sono quei percorsi che corrono paralleli a strade aperte al traffico veicolare, ma separati da cordoli, marciapiedi o transenne, ringhiere, in modo da rendere impossibile la commistione con il traffico veicolare. Tale tipologia è prevista soprattutto per arterie ad intenso traffico motorizzato e alta

¹⁷ Negli anni '50 e '60 l'industria automobilistica divenne uno dei settori trainanti dell'economia e il suo sviluppo fu alimentato da un atteggiamento culturale che implicò un rapido cambiamento nel modo di vivere le città: immense distese di parcheggi presero il posto di molte piazze, anche nei centri storici.

differenza di velocità con le biciclette ed i pedoni;

- *percorsi ciclabili con separazione ottica/logica*, ovvero porzioni di carreggiata riservate al transito delle biciclette, indicate solo da segnaletica verticale e orizzontale e senza separazioni fisiche. Tale tipologia è prevista dalla normativa tecnica vigente (DM 557/99) solo per strade di quartiere e solo monodirezionali, nello stesso senso del traffico.
- *piste ciclabili contigue al marciapiedi*, nel caso in cui ci siano marciapiedi sufficientemente, o che possono essere ampliati, si ricavano delle piste ciclabili dalla fascia esterna, mentre quella interna rimane riservata ai pedoni;
- *percorsi ciclo-pedonali promiscui*, quando in certi contesti si tende a far confluire su una infrastruttura comune pedoni e ciclisti, mantenendo un buon grado di protezione rispetto al traffico motorizzato. È il caso di percorsi inseriti in aree verdi in cui non è consentito l'accesso ai veicoli a motore, con uso prevalentemente ricreativo, ed anche gli itinerari ciclo-turistici, come quelli sugli argini di fiumi, valli ecc. sono di questo tipo. I percorsi ciclo-pedonali promiscui si riscontrano anche in ambito urbano, talvolta per motivi di spazio insufficiente alla separazione. Questa situazione risulta particolarmente aderente alle esigenze di mobilità per coloro che si muovono su sedia a ruote, poiché l'esigenza primaria è la possibilità di spostamento secondo un piano orizzontale continuo senza interruzioni e, quindi, senza ostacoli che possano costituire barriere fisiche.

Fig.7. Percorso ciclopedonale promiscuo con separazione ottica (Roma, foto Tommaso Empler).





Fig.8. Immagine di una pista ciclabile in sede propria (fonte www.cebic.it).

Affinché le piste ciclabili o ciclo-pedonali funzionino all'interno del progetto, esse devono necessariamente costituire delle *reti di collegamento* reale all'interno dei luoghi urbani. Lo scopo dev'essere quello di cingere le città di una rete capillare di piste ciclabili che colleghino i comuni capoluoghi con le aree metropolitane. A questo proposito è necessario citare la città di Milano che dall'autunno del 2021 ha provveduto ad approvare il progetto Biciplan "Cambio", un progetto di sistema che integra la tutela ambientale, la sicurezza, lo sviluppo economico e il benessere generale. Un maxi piano da circa 250 mln di euro per realizzare un sistema capillare di piste ciclabili lungo circa 750 chilometri tra capospazio e hinterland. Una sorta di ragnatela di piste ciclabili connesse l'una all'altra con percorsi che, in parte, ricalcheranno tracciati già esistenti ma che verranno messe in rete, in altri casi invece verranno realizzate ex novo.

Fig.9. Il nuovo Piano della Mobilità di Milano: lo schema di massima della "ragnatela" di piste ciclabili che tragherà la città verso la città dei 15 minuti.

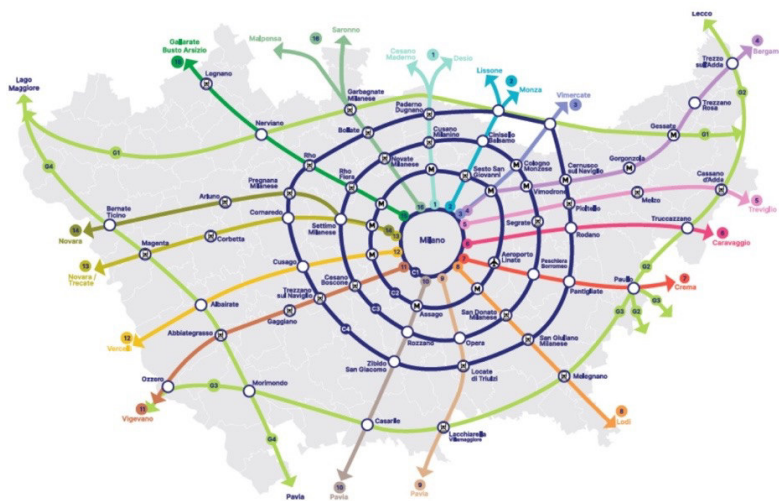
24 linee:

- 4 linee circolari: in blu
- 16 linee radiali: in diversi colori
- 4 greenways: in verde

750 km di infrastruttura

Copertura: l'80% dei servizi di interesse si trova entro 1km da almeno una linea.

Il territorio coperto è denso di scuole, imprese, ospedali, interscambi con il TPL.



Una rete di piste ciclabili ben progettate, ben costruite e ben raccordate agevolano anche l'autonomia e la possibilità di spostamento di disabili con sedie a rotelle, veicoli elettrici monoposto, bici a tre ruote. Perché al contrario di ciò che si pensa, la bicicletta è un mezzo di trasporto molto più democratico e inclusivo dell'automobile, soprattutto in presenza di buone reti di piste ciclabili: costa meno, comporta costi di manutenzione minima, a basse velocità e su percorsi dedicati è meno pericolosa dell'auto, nelle versioni a tre ruote non comporta problemi di equilibrio per il ciclista anziano.

Inoltre, esistono innumerevoli veicoli, basati sulla tecnologia della bicicletta o sulla tecnologia dello scooter elettrico, a due, tre o quattro ruote, adatti per i disabili e perfettamente utilizzabili sulle piste ciclabili e ciò fa sì che l'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche non sia solo un'ambizione.

Le politiche volte alla restituzione ai pedoni di spazi dapprima utilizzati per gli spostamenti in auto o su ruota, hanno riguardato anche il recupero di vecchie infrastrutture di trasporto spesso localizzate all'interno dei centri urbani e di cui oggi esistono significative esperienze. Tali componenti elementari vengono definite parchi lineari proprio per indicare che il loro sviluppo avviene principalmente in lunghezza e non in larghezza.

Ovviamente si è trattato di operazioni urbanisticamente molto complesse trattandosi di brani di città, anche spesso di dimensioni considerevoli, che non molto avevano a che fare con uno spazio pubblico e con le funzioni che in esso sono inserite. Queste infrastrutture, che si presentavano o come dei "vuoti" nel tessuto urbano, (rappresentato per esempio da una strada a scorrimento veloce) e che dovevano essere adeguatamente rimodellate e ridisegnate, o come dei manufatti di forte impatto ambientale e paesaggistico, (si pensi a viadotti o sopraelevate) per cui il primo problema da affrontare era quello di una loro demolizione o di un loro riuso a scopi urbani e sociali, ovvero la loro trasformazione in uno spazio pubblico.

Le esperienze che illustreremo brevemente in seguito sono fra le più significative ed interessanti operazioni di rigenerazione urbana della città contemporanea che, grazie alla trasformazione di aree generalmente sottoutilizzate o in disuso, riescono a fornire risposte più adeguate ed interessanti in termini di politiche urbane per una città sostenibile sia da un punto di vista ambientale che per quanto riguarda la qualità paesaggistica ed estetica.

High line - New York.

A New York, nel tratto urbano che va da Gansevoort Street fino alla West 30th Street, emerge un parco sopraelevato che si è conquistato un ruolo fondamentale nel cuore dei newyorkesi e dei turisti tanto da essere inserito dal New York Times tra i primi trenta progetti di architettura più significativi che avessero caratterizzato l'inizio del nuovo secolo.

Non possiamo dire se in effetti l'High line sia il più importante progetto di architettura di questo secolo, ma certamente è uno dei più significativi e dei più

discussi e certamente destinato ad essere un progetto simbolico, esemplare per altri simili che si sono realizzati, che si stanno realizzando e che in futuro si realizzeranno. Si tratta, come molti ormai sanno di un parco lineare, realizzato a Manhattan lungo 2,33 km e ricavato da una ferrovia sopraelevata in disuso che, passando attraverso Chelsea, collega il Meatpacking District a Midtown, ovvero alla famosa zona dei grattacieli e di Times Square ed è diventato, al pari del ponte di Brooklyn o del Guggenheim Museum una delle principali attrazioni di New York.

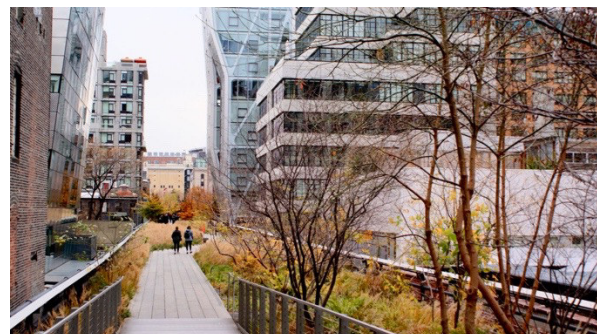
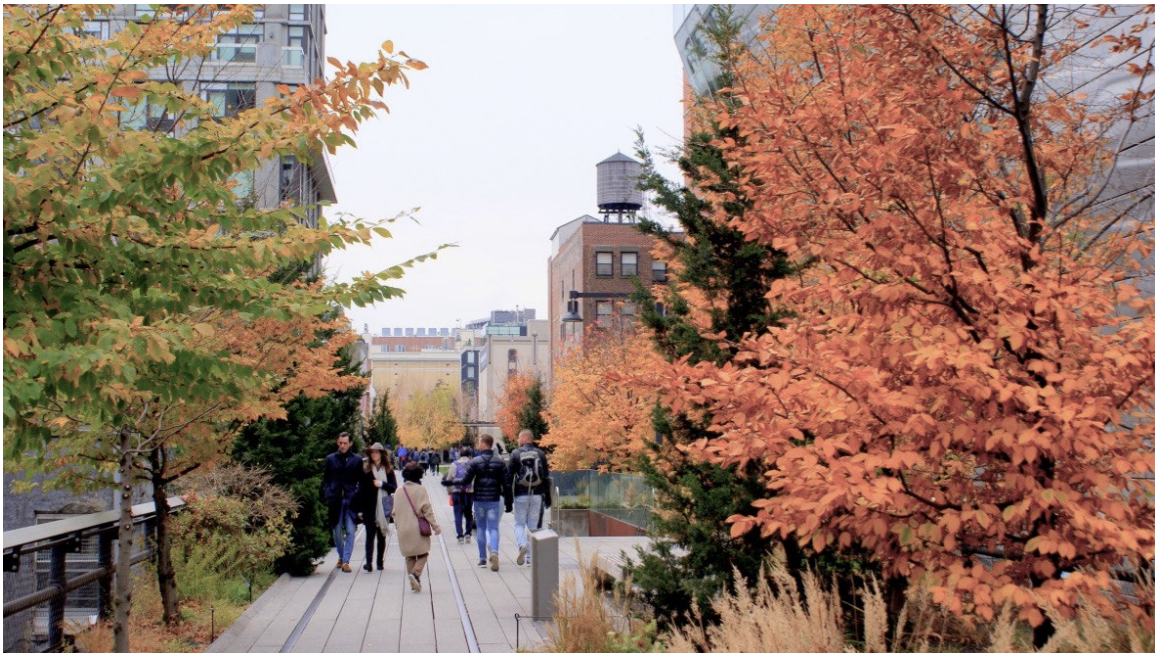


Fig.10. La High Line nel 1950 circa. Fonte: <http://twistedifter.com/2011/06/high-line-park-new-york-city/>

La sua storia inizia nel 1847 quando venne realizzata una linea ferroviaria, destinata ai treni merci che rifornivano i moli portuali lungo l'Hudson. La scelta si rivelò alquanto infelice da un punto di vista della sicurezza e gli incidenti ed i morti divennero una costante lungo tutto il percorso del treno che fu ribattezzato Death Avenue. Fu per evitare questi continui incidenti mortali e il traffico ormai congestionato nell'area che nel 1929 si decise di portare l'intera linea ferroviaria in sopraelevata e la stessa fu inaugurata nel 1933. Progetto di grande valore tecnico il cui percorso, invece che seguire quello della vecchia sede stradale fu spostato in modo da "attraversare" gli edifici e consentire così una agevolazione delle operazioni di carico e scarico in quota; un progetto vero e proprio specchio dell'ideologia positiva e progressiva del principio del secolo scorso (Tesoriere

2013). Tuttavia a causa della concorrenza del trasporto gommato, la linea ferroviaria entrò in crisi e nel 1980 fu ufficialmente chiusa ed abbandonata. L'idea di una demolizione del viadotto fu la prima ad essere presa in considerazione, ma un gruppo di cittadini, associati nell'organizzazione non-profit *Friends of High Line* proposero la trasformazione della sopraelevata in un parco urbano. L'idea si impose rapidamente fu elaborato un progetto da parte degli architetti **Diller Scofidio+Renfro** e allo studio di architettura del paesaggio **James Corner Field Operations**. I lavori iniziarono nel 2006 e si conclusero nel 2015. Una delle scelte progettuali che si è rivelata vincente è stata quella di basare il progetto di paesaggio sull'ecosistema naturale che si era venuto spontaneamente a formare nel corso degli anni in cui la linea ferrata era stata abbandonata. Piante, fiori ed insetti furono accuratamente censiti e studiati allo scopo di riprodurre tale ecosistema lungo il percorso e studiare l'inserimento di essenze che non interagissero negativamente con l'esistente. Il risultato appare certamente di grande qualità e suggestione.

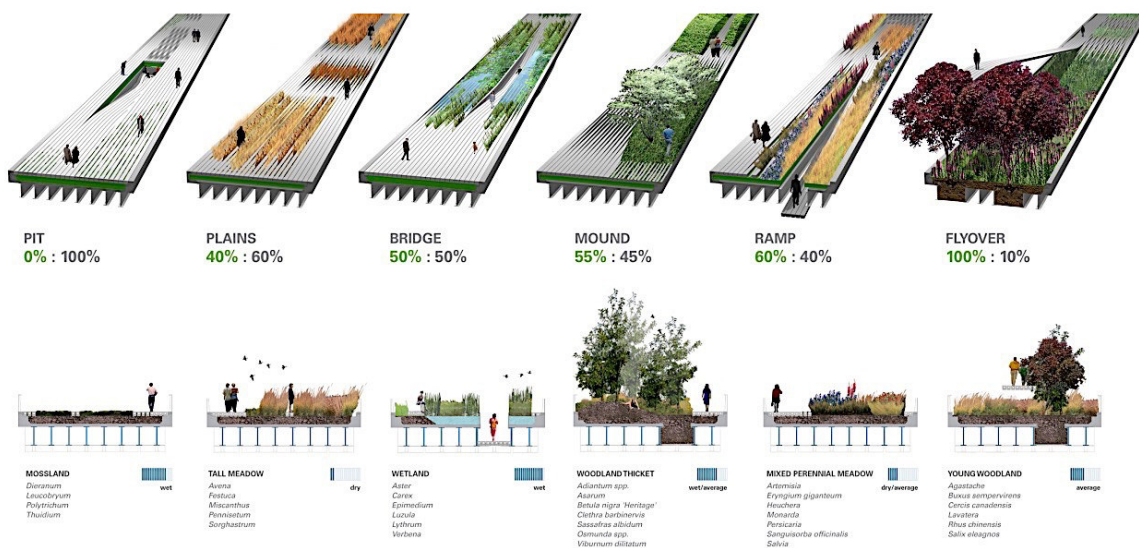
Fig.11. Varie viste dell'High Line, Dicembre 2016.



Ma un altro fondamentale elemento di grandissimo valore e che rende questo spazio pubblico, certamente uno dei migliori “modelli” prodotti della città contemporanea è la possibilità di ammirare New York, le sue strade, i suoi grattacieli, percorrendola ad una quota inusuale, non alla altezza del suolo, dove siamo abituati a camminare, ma da una altezza di circa 5 metri che consente visuali e prospettive decisamente affascinanti.

Il percorso pedonale, realizzato con listelli di acciottolato e cemento si snoda in maniera dinamica collocandosi ora a destra dell’impalcato, ora a sinistra, ora al centro in modo da rendere l’esperienza della passeggiata più dinamica. A tratti i listelli sono distanziati fra di loro lasciando un interstizio sufficiente a permettere la crescita della vegetazione dal sottostante letto di ghiaia, quasi a ricordare la naturale colonizzazione che aveva caratterizzato la linea ferrata negli anni in cui era stata dismessa ed abbandonata. La vecchia funzione ferroviaria è richiamata in alcuni tratti dal permanere dei binari, alcuni dei quali fanno da supporto a comode sedute a sdraio lungo le parti che consentono la vista dell’Hudson river.

L’indagine botanica preliminare ha censito circa 120 specie di piante autoctone fra cui diverse specie di robuste graminacee e cespugli da fiore come *liatris* ed *echinacee*. L’immagine seguente le possibili combinazioni delle differenti tipologie di percorso e la distribuzione percentuale fra superficie soft naturale e superficie hard, artificiale. Il disegno sotto mostra, invece, le diverse tipologie di ecosistemi che vanno dal prato al boschetto di macchia, al bosco giovane all’area umida.



Da un punto di vista economico e sociale il parco lineare ha innescato un processo di gentrification di tutta l’area attorno ad esso: il quartiere di Chelsea che alla fine del secolo era considerato uno dei più “problematici” di tutta New York. A seguito della realizzazione dell’High line nel quartiere si sono realizzati o avviati oltre 50 progetti di urban redevelopment e si è registrato un incremento dei valori

Fig.12. I vari tipi di combinazioni articolano il progetto. (fonte: <https://www.thehighline.org/photos/design-competition/>).

immobiliari attorno al 50%.

Come evidenziato da alcuni autori, nella città “verticale” per eccellenza, dove l’intera storia urbana è caratterizzata da una architettura che ha fatto dell’altezza il suo tratto distintivo, il progetto orizzontale della high line ha ribaltato paradigmi consolidati, dimostrando che è possibile una valorizzazione senza necessariamente moltiplicare in altezza le superfici.

The Bloomingdale trail /606 Park line Chicago.

Una esperienza molto simile a quella della High line di New York si è realizzata nello stesso periodo a Chicago e riguarda anch’ essa la riconversione di una vecchia linea ferroviaria in un Parco lineare. La Bloomingdale line era parte di un percorso ferroviario di 58 km che collegava Chicago con Elgin, una cittadina dell’Illinois, e prendeva il nome dall’arteria lungo la quale correva in parallelo, la Bloomingdale Street. Anche qui problemi di sicurezza portarono alla realizzazione di una sopraelevata all’inizio del secolo scorso. Essa continuò ad essere attiva fino al 2001, anno della sua dismissione. Della sua trasformazione in parco lineare si era già iniziato a discutere nel 1997, ma fu decisa nel 2013 e la nuova infrastruttura fu inaugurata due anni dopo nel 2015. Diversamente che dalla High line the Bloomingdale trail svolge anche il ruolo di infrastruttura di mobilità dolce, essendo la sua funzione principale quella di ospitare una pista ciclabile ed offrire agli utenti una modalità di trasporto alternativa. Il Parco lineare di Chicago presenta uno sviluppo in lunghezza quasi doppio della High line, misurando circa 4,5 km. La Bloomingdale trail rappresenta l’asse portante di un più ampio progetto denominato 606 Park lane (606 è il prefisso telefonico di Chicago) che include 6 parchi adiacenti di cui 4 già esistenti (Walsh, Churchill, Park 567 e Julia de Burgos) e due in corso di realizzazione.



Fig.13. Una immagine del 606 Park line Chicago (fonte: <https://www.the606.org/>)

Seoullo 7017.

Noto anche come Seoul Skygarden o Skypark, il parco lineare deve il suo nome Seoullo 7017 alle due date che ne segnano la storia: il 1970 la data in cui fu costruito il viadotto autostradale lungo circa un chilometro, sul quale nel 2017 è stato realizzato il parco lineare, una volta che il viadotto fu abbandonato. Oggi il parco lineare, meta di milioni di visitatori ogni anno si presenta come una passeggiata ricreativa da un lato ma anche come una vera e propria struttura didattica, un giardino botanico dall'altro. Nello stesso, infatti, sono state messe a dimora e catalogate oltre 20.000 piante che rappresentano un compendio della flora presente sul territorio coreano. Ogni pianta è stata catalogata e le sue caratteristiche sono illustrate, mediante apposite schede, ai visitatori del parco lineare. Il viadotto, con i suoi oltre 10 metri di altezza rispetto al suolo rappresenta uno spazio privilegiato per ammirare il downtown di Seoul.



Fig.14. Un render di progetto del parco lineare di Seoullo (fonte: <https://www.mvr-dv.nl/projects/208/seoullo-7017-skygarden>)

Minhocao a San Paolo.

Il Minhocao di San Paolo è un viadotto automobilistico lungo circa 3,6 km., di cui 2,7 in sopraelevata con due corsie per ogni senso di marcia, che attraversa la città ad una altezza di circa 7 metri. Fu realizzato nel 1971 e presentato come una grande opera che avrebbe risolto in parte i problemi di traffico della megalopoli brasiliana. L'illusione, tuttavia, durò poco e i problemi di inquinamento acustico ed atmosferico e congestione che si portava dietro la grande infrastruttura divennero tali che nel 1976, ad appena 5 anni dalla sua inaugurazione, si decise di limitare il transito dei veicoli nelle sole ore diurne dalle 6.30 alle 21.30. Fu allora che i paulisti iniziarono ad utilizzare nelle ore chiuse al traffico il nastro di asfalto per passeggiare e fare footing attratti da un spazio che garantiva una visione particolare e affascinante della città. Iniziarono così a crescere le richieste di ridurre gli orari di transito degli autoveicoli fino a giungere nel 2009 alla sua totale chiusura. Da allora non sono ancora state approntate soluzioni definitive progettuali, ma il futuro del parco lineare del Minhocao ha iniziato a prendere forma spontaneamente in

conseguenza di una serie di attività di carattere sportivo, artistico e ricreativo che hanno impegnato lo spazio della grande infrastruttura e che hanno confermato ancora una volta, se ce ne fosse bisogno, l'intimo rapporto fra lo spazio pubblico e la società che lo usa secondo le proprie necessità e il proprio spirito creativo. Questo processo di sensibilizzazione spontanea ed appropriazione dal basso ha portato la municipalità di San Paolo ad approvare, nel 2018, il progetto del *Parque Municipal do Minhocão* nel Piano Regolatore come strumento allo stesso tempo normativo ed operativo. Una delle novità più significative del progetto è rappresentata dalla "formalizzazione" del processo di appropriazione spontanea, che rappresenta una sorta di Fase I del progetto che dovrà servire per definire le condizioni e le modalità d'uso della infrastruttura rinnovata.

Fig.15. L'immagine mostra chiaramente la conversione dell'arteria stradale in parco lineare (fonte: <https://www.domusweb.it/en/architecture/gallery/2020/03/12/living-with-the-big-worm.html>).



4.2.3 Giardini sensoriali.

I sistemi di orientamento basati su odori, suoni, sapori e visioni, fanno parte di quel sistema di componenti elementari nati dall'esigenza fondamentale di rendere accessibile uno spazio urbano orientando, nel loro cammino, soggetti con disabilità e non solo. Diversi parchi e giardini offrono ai propri fruitori paesaggi mozzafiato o splendide fioriture, ma solo un giardino sensoriale viene specificatamente progettato per stimolare e potenziare tutti e cinque i sensi delle persone che lo frequentano. Frutto delle innovazioni apportate dalla città moderna riguardo al tema degli spazi pubblici, i giardini sensoriali infatti, utilizzando piante e altri materiali danno vita ad un'area autonoma che, con una varietà di aromi, trame, colori, rumori e forme, garantiscono una esperienza emozionale unica e inclusiva. Ad esempio, essi includono solitamente elementi tradizionali del giardino come piante e fiori colorati, che a volte sono messi insieme per aiutare le persone con difficoltà visive e anche degli elementi che emettono suoni come piante come bambù, erbe, alberi, nonché elementi non viventi come campane o anche giochi d'acqua.

Se i giardini comuni, per definizione, sono i luoghi che "circondano", uno spa-

zio - in qualche modo delimitato - dove le piante sono solitamente coltivate con l'intento del puro godimento visivo, i giardini sensoriali diventano, invece, un'esperienza totalizzante dove le facoltà percettive sono sollecitate ripetutamente una per una e la natura, l'architettura e l'arte diventano piccole tappe di un unico percorso alla ricerca di quel sé dimenticato in qualche angolo del misterioso labirinto celebrale.

Si tratta di spazi generalmente aperti, ma ben delimitati e protetti, che si presentano come giardini comuni, accessibili, semplici ordinati, nei quali è possibile sperimentare un senso di serenità e di benessere anche per controbilanciare la freneticità del vivere contemporaneo: lo spazio – giardino assume un carattere terapeutico.

Da studi condotti nei paesi anglo-sassoni (in particolare Canada e Stati Uniti) e nell'Europa del Nord, dove il concetto di giardino sensoriale è stato sviluppato e dove si è diffuso in misura maggiore rispetto all'Italia, è emerso come la fruizione continuativa un'area verde progettata a questo scopo possa avere comprovati effetti terapeutici, in particolare su persone affette da disabilità¹⁸ non solo fisiche, che possono così godere del contatto con la natura in un contesto sicuro ed idoneo ad agevolarne il recupero psico-fisico ed il mantenimento/ rafforzamento di altre attività.



Fig.16. Un'immagine presa dal web che mostra un giardino sensoriale in tutta la sua bellezza.

Il giardino sensoriale si dimostra molto interessante anche quando a goderne sono i bambini, in particolare quelli della fascia di età compresa tra i 3 e i 10-12 anni: in esso possono giocare e divertirsi, stimolando nel contempo le loro percezioni sensoriali e sviluppando nuove abilità, ad esempio impiegando parte del tempo a

18 Per esempio paralisi, cecità, demenza, morbo di Alzheimer.

far crescere e ad avere cura di piccole piantine da cui ricavare una propria fonte di cibo. Tutto ciò serve a far sviluppare loro l'auto-stima e l'auto-consapevolezza fin dalla più giovane età, con notevoli benefici sulla salute psico-fisica. Dunque, il giardino sensoriale riesce a dare un grande contributo al benessere psico-fisico ed emozionale di tutte le persone, in quanto può diventare un posto in cui potersi rilassare, riflettere, leggere, meditare, contemplare la natura e, non meno importante, socializzare. Già dalla fase progettuale bisogna aver chiaro chi saranno i futuri utilizzatori del giardino, la loro età ed i loro eventuali problemi di carattere fisico o psicologico. Ciò serve a definire le strutture del giardino e scegliere correttamente piante ed elementi d'arredo, per non creare barriere architettoniche e facilitare l'uso degli elementi che lo compongono anche alle persone con eventuali disabilità.

L'Orto o Giardino sensoriale è un'opportunità per creare uno spazio verde comunitario inclusivo e duraturo che non solo fornisca valore terapeutico alle persone che serviamo, ma benefici ambientali e ricreativi tangibili anche alle generazioni future.

Blindengarten Bremen eV

Nel giugno del 2020, le Nazioni Unite hanno proclamato il periodo dal 2011 al 2020 come il Decennio delle Nazioni Unite per la biodiversità per contrastare il declino globale della biodiversità. Una consapevolezza ampiamente ancorata nella nostra società del grande valore della natura è un prerequisito importante¹⁹. Vennero premiati progetti esemplari in merito a questioni sociali e legate agli aspetti naturali che mostrarono l'aspetto pratico delle misure concrete. Il progetto del Blindengarten Bremen eV, premiato il 26 giugno 2020, contribuisce in modo esemplare a unire inclusione, educazione e conservazione della natura in un modo unico. Essendo il primo giardino per ciechi in Germania e finanziato esclusivamente da privati, la sua realizzazione ha garantito ulteriormente l'equilibrio tra uomo e natura.

Il Blindengarten nel parco termale di Bad Homburg (Kurpark) in Germania è un giardino "odorato e tattile" di circa 1.600 mq privo di barriere architettoniche e con diverse aree avventura. È composto da otto aiuole rialzate piantumate a tema (erbe culinarie, erbe medicinali, rose, graminacee, ecc.), disposte attorno a una fontana centrale che, con il suo zampillare, può fornire orientamento per non vedenti e ipovedenti e con percorsi dal design davvero innovativo, inteso come ausilio di orientamento per gli utenti non vedenti del giardino.

Il giardino è ovviamente disponibile anche per la popolazione in cerca di relax, ma tiene in particolare considerazione le esigenze molto speciali dei non vedenti che possono muoversi e orientarsi liberamente e senza aiuto esterno. Le piante sono disposte in aiuole rialzate in modo che possano essere annusate, toccate e toccate. È un giardino esemplare che può essere percorso, toccato, annusato e

¹⁹ Il decennio delle Nazioni Unite per la diversità biologica in Germania richiama l'attenzione sulle opportunità che la natura offre per la coesione sociale con il concorso speciale "Social Nature - Nature for All".

vissuto tutti i giorni da marzo a ottobre. La giusta scelta delle piante può rendere il mondo dei non vedenti e degli ipovedenti, ma ovviamente anche quello dei vedenti, molto più colorato e amichevole.

Pannelli in rilievo all'ingresso e nella parte interna del giardino informano il visitatore sulla progettazione del giardino per non vedenti con le sue diverse aree di esperienza. Le aiuole sono circondate da palizzate di legno alte 60-80 cm, il che significa che i visitatori del giardino hanno le piante ad un'altezza confortevole in modo che possano annusarle, sentirle e toccarle.

Offre inoltre ai bambini l'opportunità unica di esplorare le piante con tutti i sensi e la vasta gamma di diversi tipi di piante nel Giardino per non vedenti è anche una gamma colorata di molti insetti, soprattutto, numerose specie di api.



Fig.17. Una foto del giardino sensoriale in cui sono ben visibili i percorsi e le aree di sosta (fonte: <https://www.blin-dengarten-bremen.de/>)

Giardino botanico sensoriale _ Lecce

Fra le poche città italiane e ancora unica nel Meridione, la città di Lecce possiede un bellissimo Giardino botanico sensoriale. Inaugurato nel luglio del 2021, esso è inserito nel più ampio contesto dell'Orto Botanico Universitario del Salento e si trova nell'immediata periferia del capospazio salentino. Racchiuso all'interno di una recinzione costituita da un imponente muro a secco, insiste su di un'area di circa 2.000 metri quadri, sulla quale ci sono delle antiche strutture in muratura e legno in attesa di ristrutturazione. Nel giardino, oltre ad un grande percorso sensoriale, si trovano una vasca sonora e un'aiuola a forma circolare con quattro diversi tipi di pavimentazione: sabbia, ghiaia, prato rasato e corteccia, sui quali, attraverso una semplice passeggiata, è subito possibile contenere lo stress e allo stesso tempo stimolare tutti e cinque i sensi. Tra le essenze, di particolare rilievo sono la salvia russa, messicana e locale. Timo delle cave, menta, erba cipollina, camedrio maro, fiori d'angelo, tamerice, mortella, l'australiana capelli di fata, ma anche alberi da frutto quali melo, albicocco, susino, melograno e svariate qualità di fico. Oltre a migliorare notevolmente l'impatto ambientale nell'area, la presenza del Giardino migliora anche la qualità dell'aria e aggiunge ulteriore spazio verde permanente alla comunità e alle generazioni future.

Intitolato alla scrittrice americana Helen Keller, insegnante ed attivista per i diritti dei disabili, il Giardino botanico sensoriale è stato progettato dagli architetti Monica Botta ed Afro Carpentieri e dall'agronomo Fabio Ippolito. È stato finanziato in larga parte dalla Lions Clubs International Foundation, nonché dagli stessi Lions provinciali e da alcuni sponsor.



Fig.18. Una vista renderizzata del progetto del Giardino botanico sensoriale di Lecce.

4.2.4 Zone a traffico limitato, Aree pedonali

Fig.19. Due immagini di piazza del teatro della Scala a Milano: nella prima, le auto sono parcheggiate attorno alla statua di Dante Alighieri e nella seconda foto, scattata nel maggio 2022, si può notare lo spazio intorno alla statua trasformato in un'area sosta per i pedoni.

Il processo di pedonalizzazione di aree urbane e la loro restituzione alla vita a piedi è uno dei caratteri distintivi della città contemporanea che ha consentito il recupero di migliaia di spazi pubblici urbani la cui percepibilità e godibilità si è rivelata in tutta la sua originaria qualità spaziale. I benefici di una politica di chiusura al traffico e pedonalizzazione si sono rivelati positivi in termini sociali, economici e di salvaguardia e conservazione del patrimonio storico. In molte città diversi spazi pubblici trasformati in parcheggio, una volta liberati dall'occupazione di auto in sosta, sono tornati a svolgere il loro ruolo originario di spazio di socializzazione, mostrando le bellezze architettoniche di palazzi e monumenti.





Lo spazio, così “recuperato”, ha anche sviluppato in pieno le sue potenzialità economiche diventando immediatamente spazio utilizzabile e in grado di contenere funzioni differenti, con evidenti benefici economici anche per i commercianti che, inizialmente avversi alla creazione di aree pedonali, sono divenuti attenti sostenitori della loro istituzione.

La disponibilità di spazi pedonalizzati per abitanti espressi in mq è considerato un importante indicatore di innovazione sociale oltre che di sostenibilità: in molti bandi europei, rappresenta una buona pratica ai fini dell’ottenimento di contributi finanziari per la rigenerazione di aree degradate.

Nel nostro Paese, dopo l’assuefazione da automobile negli anni 50 e 60, con le piazze delle città trasformate in parcheggi e rotatorie di traffico si è iniziato ad attivare una politica di pedonalizzazione di alcune piazze storiche e la si è estesa progressivamente ad intere aree del centro storico.

La prima città in Italia ad adottare un provvedimento di pedonalizzazione fu Siena²⁰ per Piazza del Campo all’inizio degli anni ‘60, seguita da Bologna nel 1968, cui seguirono provvedimenti simili in tutte le città italiane piccole e grandi.

Nel 2014 con l’istituzione delle Città Metropolitane²¹, la Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea approvava le Linee Guida ELTIS (“[Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan](#)”) nelle quali si definiva un

“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città.

Fig.20. Altre due foto emblematiche dei tempi cambiati di piazza San Carlo: nella prima, scattata alla metà degli anni ‘60, lo spazio della piazza è interamente occupato dalle auto, mentre a destra lungo i bordi della stessa piazza, bar e ristoranti hanno potuto godere dello spazio liberato e creare nuove pertinenze.

20 Il Comune di Siena, nel 1965, adottò la prima ordinanza in Italia di limitazione delle auto nel cuore storico della città. Il provvedimento ebbe un eco non solo in Italia ma anche in Europa: il “Times” di Londra scrisse un articolo, *Siena proposes to keep cars out for ancient street*, notando come fosse la prima città a prendere decisioni a favore dei pedoni.

21 Le Città Metropolitane, oltre ad avere un prominente ruolo economico e sociale nel contesto italiano (si veda Box sotto), hanno infatti nei propri obiettivi strategici una gestione più efficace ed efficiente dei servizi a rete di area vasta.

Il PUMS²² integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione”.

Nello specifico, i PUMS tendono a superare uno dei maggiori ostacoli alla pianificazione efficace della mobilità urbana: la divisione tra scelte urbanistiche e mobilità, utilizzando un approccio integrato che abbia come scopo il superamento della separazione rigida tra infrastrutture, trasporti e ambiente che esiste negli strumenti di regolamentazione. Un simile passaggio consentirebbe di agire sia sul fronte dell’offerta dei servizi e infrastrutture che nella gestione della domanda di mobilità. In altri termini esso non è un piano aggiuntivo ma deve appoggiarsi ai piani del traffico o mobilità esistenti estendendone i contenuti in termini di sostenibilità ambientale, introducendo la dimensione della mobilità integrata in un contesto di gestione dell’area vasta e non più esclusivamente comunale.

In Italia il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante “*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*”. individua 7 strategie principali²³, fra cui lo sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclabile, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale.

A seguito di una nuova sensibilità alle questioni della mobilità sostenibile e dei più recenti provvedimenti legislativi la quantità di aree destinate all’uso esclusivo dei pedoni è andata crescendo negli anni, in alcuni casi a livello delle medie europee.

Nel 2017, nel rapporto annuale sulla “Qualità dell’ambiente urbano”, che contiene ogni anno un Focus di approfondimento su di un tema cruciale per la qualità ambientale delle nostre città, quest’ultimo era dedicato a “Mobilità pedonale in città” intendeva promuovere la consapevolezza che il muoversi a piedi in città è la modalità più naturale e sostenibile che si possa praticare per migliorare la qualità della vita in ambiente urbano.

Dai dati pubblicati dall’ISPRA relativi all’evoluzione di alcuni indicatori ambientali relativi ai centri urbani emerge il progressivo incremento negli anni delle quote pro capite di spazio pedonale nei comuni capoluoghi in Italia. Abbiamo desunto da esso i dati relativi alle città italiane con oltre 200.000 abitanti si può no-

22 I PUMS sono una delle tre azioni prioritarie individuate dal Libro Bianco dei Trasporti emanato dalla Commissione UE nel 2011. I maggiori elementi di novità introdotti sono l’idea di mobilità con focus sulle persone invece che sulla regolamentazione del traffico veicolare, l’approccio integrato alla mobilità stessa, il coordinamento di area vasta e la necessità di fissare obiettivi precisi, valutabili ex-ante e monitorabili nel corso del tempo.

23 Le sette strategie sono: integrazione modale tra i diversi sistemi di trasporto, sviluppo della mobilità collettiva, sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile, introduzione di sistemi di sharing mobility, rinnovo del parco veicolare secondo la direttiva DAFI sui carburanti alternativi, razionalizzazione della logistica urbana delle merci, diffusione della cultura della sicurezza e della mobilità sostenibile.

tare come la disponibilità di spazi pedonali sia cresciuta dal 2008 al 2015 in maniera sensibile in tutte le città con l'unica eccezione di Reggio Calabria; emerge la condizione particolarmente virtuosa di tre città che guidano questa classifica, Firenze, Padova e Parma, dove la dotazione per 100 abitanti di spazio pedonale si colloca fra gli 80 ed i 100 metri quadri. Altro esempio di cui tener conto è Milano che con il progetto di 750 Km di linee ciclabili punta a rendere ancora più green e sostenibile gli spostamenti in ambito metropolitano.

Le *zone a traffico limitato* fanno parte del complesso di componenti elementari legate alle aree restituite ai pedoni e sono quelle aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è consentita in orari prestabiliti solo per specifiche categorie di utenti e per particolari mezzi di trasporto (solitamente per il carico e lo scarico delle merci). Nate dall'esigenza di limitare il livello di inquinamento e rendere maggiormente fruibili i centri città ai pedoni, esse hanno assunto il ruolo di vere e proprie aree pedonali. In genere sono delle aree il cui accesso è delimitato da appositi varchi per il riconoscimento dei mezzi autorizzati all'ingresso. I varchi possono essere costituiti da sbarre apribili o da telecamere poste agli accessi. La differenza con le aree pedonali è che queste ultime sono state appositamente progettate per essere tali e i veicoli non possono avere accesso.

4.3 Sicurezza

Una prestazione fondamentale richiesta a qualsiasi spazio urbano è la sicurezza. Essa rientra in un discorso operativo piuttosto ampio, che abbraccia aspetti legati all'incolumità fisica dei cittadini, a cui devono esser garantiti adeguati livelli di protezione sia da rischi naturali che antropici, sia rischi di natura sociale dovuti a comportamenti criminali e violenti. L'utilizzo della specificazione "urbana" serve in primo luogo, per evidenziare l'affermarsi di una sicurezza che non è più soltanto garanzia di una assenza di minaccia, ma anche attività positiva di rafforzamento della percezione pubblica della sicurezza stessa; in secondo luogo, l'aggettivo "urbana" richiama in maniera esplicita lo spazio ove si manifestano oggi problemi rilevanti di insicurezza e dove è necessario concentrare gli interventi²⁴. Il tema della sicurezza urbana ha assunto una notevole rilevanza nelle agende urbane di città e aree metropolitane. Uno dei principali requisiti per il buon funzionamento delle città, e per la loro sostenibilità (Grimaldi et al., 2019; Fasolino et al., 2020; Graziuso et al., 2020; Graziuso et al., 2021), è che esse siano dotate di strade e spazi pubblici sicuri (Jacobs, 1961; Du Plessis, 2000; Dewberry E., 2003; Cozens, 2007). La sicurezza è intesa di solito come *l'assenza di paura – ovvero la serenità – il primo e fondamentale effetto e requisito di una città felice e ben governata [...], di una città dall'alta qualità della vita* (Amendola, 2018, 197). La sicurezza è dunque una prestazione che ha acquisito una rilevanza sempre

24 Selmini, R., (2004), *Introduzione a "La sicurezza urbana*, il Mulino, Bologna.

maggiore per i cittadini della società contemporanea, tanto da rivestire un ruolo fondamentale nelle politiche urbane di intervento sul territorio. L'importanza dell'incremento delle condizioni di sicurezza personale, reale o percepita, è stata riconosciuta in ambito internazionale e inserita tra gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030. Con l'SDG 11 – *Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable* e col target 11.7 – *Access to safe and inclusive public space*, si promuove la creazione di città sicure, oltre che inclusive, resilienti e sostenibili, puntando, tra gli altri aspetti, sulla prevenzione del crimine (UN, 2015; EU, 2017). Quest'ultima può essere perseguita solo attraverso una buona governance, pianificazione e gestione urbana, che si basi su un approccio integrato, come ribadito dai contenuti delle United Nations Guidelines for the Prevention of Crime²⁵, adottate dall'Economic and Social Council con la Resolution 2002/13 (ECOSOC, 2002) e testimoniato da alcune importanti iniziative di carattere internazionale ed europeo, tra cui si cita il Safer Cities Programme delle Nazioni Unite (UNHABITAT, 2007a, 2007b).

La ricerca della sicurezza urbana ha da sempre condizionato le modalità di costruzione delle città. Si pensi ai fossati, scavati attorno alle città, e alle mura di cinta che dovevano separare fisicamente la città da tutto ciò che di pericoloso poteva trovarsi all'esterno, quell'esterno identificato proprio come fonte sicura di pericoli e minacce alla vita urbana. Rispetto al passato però, i pericoli o meglio, le fonti di insicurezza, nella società contemporanea, provengono principalmente dalla città stessa e dalla sua parte più intima: le minacce alla sicurezza provengono dall'interno delle città.

«Se la minaccia vive e prospera dentro la città, tra di noi, mura, fossati e ogni altro tipo di difesa deve essere spostato verso l'interno, e il confine tra fuori e dentro, tra lo spazio del pericolo e il spazio della sicurezza, deve essere ridisegnato entro il territorio della città» (Paoloucci, 2003, 162).

Questa rivoluzione nel modo di percepire le minacce, i pericoli e l'insicurezza derivano dai mutamenti che si sono verificati soprattutto nell'ultimo decennio e che hanno riguardato aspetti differenti della vita umana e dei sistemi che regolano il suo dispiegarsi. In sostanza, si sono modificate le caratteristiche sociali ed economiche delle città e al tempo stesso i sistemi di percezione dell'insicurezza e di identificazione degli individui.

In particolare, gli studi sul tema della sicurezza inerente agli spazi pubblici, che mettono in relazione i comportamenti sociali con le caratteristiche dell'ambiente fisico e culturale, hanno una tradizione remota.

Già alla fine degli anni '30, alcuni studiosi guidati dal sociologo Robert Park, fondarono la prima scuola di ecologia sociale urbana degli Stati Uniti d'America, nota come la Scuola di Chicago. Park sviluppò uno studio sistematico della società urbana dimostrando come *i fenomeni di devianza sono inequivocabilmente*

25 <https://digitallibrary.un.org/record/780621>

condizionati dal contesto di appartenenza. Le prime applicazioni concrete sono da ricondurre alle attività e alle sperimentazioni di due donne americane: Elizabeth Wood e Jane Jacobs²⁶.

Il primo architetto che ha tradotto concretamente le teorie in progetti applicati alle città è Oscar Newman, autore nel 1972 del *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, approccio applicato in molte città americane, in particolare nei quartieri popolari. Secondo questo approccio, pianificare e progettare implica la concezione e definizione di spazi urbani capaci di creare e incoraggiare il senso di appartenenza al territorio. Bisogna essere capaci di percepire ed individuare quelle caratteristiche fisiche (l'essere aperto o chiuso, visibile o nascosto, luminoso o buio, accessibile o inaccessibile, pubblico o privato) che possano favorire od ostacolare la possibilità che un evento criminale si realizzi.

Negli anni successivi altri studiosi hanno posto l'attenzione al tema, svolgendo ricerche empiriche applicate a singoli contesti ambientali. Fondamentale ai fini della nostra ricerca è la teoria *Broken windows*, elaborata nel 1982 da James Wilson e George Kelling, basata sull'assunto che la causa del degrado e della criminalità non sia da attribuire alle classi sociali bensì *all'incuria e al degrado stesso dei luoghi di vita*.

Attualmente, il riferimento culturale e operativo della maggior parte dei progetti contemporanei è rappresentato dal *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) che si basa sul miglioramento della qualità e dell'articolazione dello spazio fisico per ridurre il degrado e di conseguenza la criminalità.

Nella letteratura di riferimento, troviamo spesso che il concetto di sicurezza urbana, così come lo intendiamo, si sviluppa a partire dagli anni '80 sulla scia di un'esigenza che riguarda l'ampliamento del più tradizionale concetto di "sicurezza pubblica".

Partiamo da una breve premessa per capire le differenze, o comunque quelle che sono le caratteristiche peculiari dei due concetti.

La *sicurezza pubblica* si riferisce prevalentemente all'incolumità dei cittadini e la *sicurezza urbana* invece, pur includendo aspetti che risultano fondamentali per il raggiungimento dell'obiettivo appena citato, è finalizzata a garantire una buona qualità della vita ai cittadini, soprattutto attraverso il pieno godimento dello spazio urbano

La *sicurezza urbana* rientra, quindi, in un discorso operativo piuttosto ampio, che abbraccia aspetti quali l'inclusione sociale, la riqualificazione socio-culturale e la tutela del territorio da rischi naturali.

Ogni spazio urbano deve poter essere in grado di garantire la messa in sicurezza

26 Sono state entrambe figure rilevanti e anticonformiste nell'America conservatrice degli anni Sessanta, che hanno cercato di influenzare la società e i decisori politici con idee rivoluzionarie nella loro apparente ovvietà. Nello specifico, secondo Jane Jacobs, il controllo spontaneo dell'ambiente urbano, esercitato dai suoi abitanti, si realizza soltanto in città vitali, nelle quali le strade sono frequentate giorno e notte, nelle quali gli spazi pubblici sono ben curati e ispirano fiducia e senso di appartenenza, insomma una città fatta di luoghi che i cittadini amano, che identificano come propri e che sono, per questo, pronti a proteggere.

dei suoi spazi per evitare danni a persone o cose rispetto ad eventi calamitosi quali, ad esempio i terremoti o, sempre più frequentemente, eventi meteorologici estremi provocati dai cambiamenti climatici.

Alla prima categoria appartengono i piani di protezione civile, atti a garantire che determinati spazi pubblici possano essere, già in fase di progettazione, predisposti a divenire aree in grado di accogliere la popolazione in caso di sisma. Alla seconda, invece, una serie di interventi, azioni e pratiche in grado di modificare gli spazi pubblici al fine di adattarli ai cambiamenti climatici.

4.3.1 Aree di raccolta e di prima accoglienza.

Nella prevenzione dai rischi naturali, appare di fondamentale importanza, la messa in sicurezza dei luoghi urbani per evitare danni per effetto di eventi calamitosi. Poiché non ci sono possibilità di prevenire i terremoti, i singoli comuni si stanno mobilitando per la redazione dei Piani di Emergenza dentro i quali vengono censite e catalogate le aree da destinare alla raccolta e alla prima accoglienza della popolazione.

Nello specifico è bene puntualizzare che le aree di attesa sono luoghi di prima accoglienza per la popolazione; possono essere utilizzate piazze, slarghi, parcheggi, spazi privati non soggetti a rischio (frane, alluvioni, crollo di strutture attigue, etc.) e raggiungibili attraverso un percorso sicuro. Il numero delle aree da scegliere è funzione della capacità ricettiva degli spazi disponibili e del numero degli abitanti. In tali aree la popolazione riceve le prime informazioni sull'evento e i primi generi di conforto in attesa dell'allestimento delle aree di ricovero.

Le aree di ricovero sono i luoghi, individuati in aree sicure rispetto alle diverse tipologie di rischio e poste nelle vicinanze di risorse idriche, elettriche e fognarie, oppure attrezzati con punti luce e acqua. In queste aree vengono installati i primi insediamenti abitativi per alloggiare la popolazione colpita. Dovranno essere facilmente raggiungibili anche da mezzi di grandi dimensioni per consentirne l'allestimento e la gestione. Rientrano nella definizione di aree di accoglienza o di ricovero anche le strutture ricettive (hotel, residence, camping, etc.);

4.3.2 Water squares

La sicurezza derivante dalla difesa delle aree urbane da nubifragi e inondazioni, dapprima meramente confinata al sapere ingegneristico, sembra essere diventata un campo di rilevante sperimentazione progettuale per l'urbanistica e ciò è ben dimostrato da alcuni progetti urbani quali piazze d'acqua, giardini della pioggia etc. Questa crescente attenzione può essere interpretata come una presa di responsabilità disciplinare che si traduce in nuove modalità di azione, orientate a ricalibrare gli equilibri tra progetto urbanistico e ambiente. In questi casi, l'accettazione del rischio come sfida progettuale getta le basi per una vera e propria transizione dai tradizionali materiali urbani a dispositivi resilienti alle trasformazioni climatiche. Essa si manifesta attraverso un atteggiamento progettuale in

grado di promuovere la creazione di particolari aree e spazi pubblici che riescono ad integrare i processi di adattamento con la realtà spaziale esistente.

Le piazze d'acqua sono infatti dei dispositivi spaziali che, raccogliendo l'acqua piovana in città, riescono a trasformarsi da semplici spazi pubblici in veri e propri bacini di stoccaggio. Una vera e propria innovazione nel concepire e realizzare gli interventi per la difesa dei territori, in quanto possono essere interpretati come possibile arricchimento all'articolazione del progetto di suolo²⁷ (Secchi, 1986).

Benthemplein water square, Rotterdam (Paesi Bassi), 2013

In un quartiere densamente popolato tra Agniesebuurt e il moderno centro di Rotterdam, sorge una piazza d'acqua tra le più famose dell'intera città: la Benthemplein water square. Nata con l'intento da parte dell'amministrazione comunale di risolvere il problema delle forti piogge, la piazza d'acqua è un componente elementare che funge da sistema di accumulo dell'acqua piovana in grado di rafforzare l'identità del quartiere oltre che di contribuire alla qualità ambientale dello spazio urbano²⁸. Meglio conosciuta come Waterplein (piazza dell'acqua), è costituita da una grande vasca centrale che si riempie durante le forti piogge e, quando è vuota, viene utilizzata come area di gioco per il calcio, il basket o la pallavolo. Dispone di due file di posti a sedere distribuiti su più livelli per ospitare il pubblico. Sul lato nord della piazza, proprio di fronte all'ingresso principale della chiesa, si trova una vasca più piccola, di forma trapezoidale, anch'essa con gradinate, nonché un'isola centrale che può essere utilizzata come palcoscenico per ballare.



Fig.21. Una immagine della piazza d'acqua durante il periodo estivo: l'area della vasca può essere utilizzata come un campo di gioco. (Fonte: <https://www.publicspace.org/works/-/project/h034-water-square-in-benthemplein>, consultato in data 22/08/2022)

27 Secchi, B., (1986), Progetto di Suolo, in: *Casabella*, n.520-521, gennaio-febbraio, pp.19-23.

28 <https://www.publicspace.org/works/-/project/h034-water-square-in-benthemplein>

4.3.3. Rain gardens

I rain gardens, conosciuti anche come giardini della pioggia, sono delle componenti elementari che hanno origine negli anni Novanta nei paesi anglosassoni (Clayden e Dunnett, 2007) e che si sono poi diffuse per rispondere a problemi legati alla eccessiva impermeabilizzazione dei suoli che causano allagamenti e inondazioni nelle parti di città urbanizzate²⁹. Essi sono dei sistemi filtranti vegetali pensati per garantire un tempo di drenaggio delle acque accumulate non superiore alle 12-24 ore dopo l'evento atmosferico; inoltre, può essere collegato ad un sistema di accumulo e conservazione delle acque meteoriche filtrate.

Queste particolari tipologie di giardino si presentano come delle leggere depressioni del suolo ricoperte di verde e simili a delle aiuole ma svolgono la particolare funzione tecnica di gestire e controllare le grandi quantità d'acqua piovana di ruscellamento (*Runoff*) proveniente da tetti, sedi stradali e dalla pavimentazione. I giardini della pioggia servono dunque a filtrare e depurare in maniera naturale l'acqua, permettendo il rallentamento dell'afflusso dell'acqua di scorrimento superficiale, facendola defluire nell'impianto fognario.

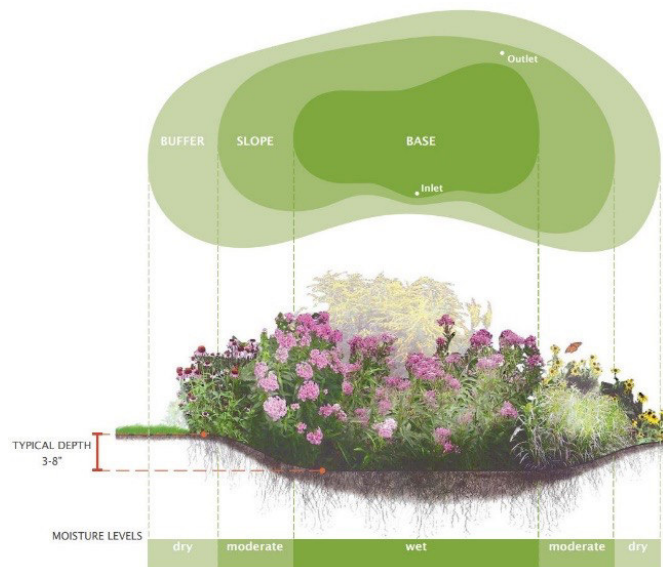


Fig.22. Uno schema del funzionamento di un rain garden

(Fonte Rutgers University, New Jersey, <https://thewatershed.org/green-infrastructure-rain-gardens/>).

4.3.4 Piazza sopraelevata

Le piazze sopraelevate sono un prodotto tipico della società contemporanea, frutto di quei cambiamenti legati ai flussi di traffico e di mobilità intermodale di cui abbiamo già discusso. La grande innovazione apportata da queste componenti

²⁹ Clayden, A., Dunnett, N., (2007), *Rain Gardens: Managing Water Sustainably in the Garden and Designed Landscape*, Timber pr, Londra.

elementari dipende dal trovarsi ad una posizione rialzata di alcuni metri rispetto al normale piano di calpestio. Solitamente in esse si svolgono le medesime funzioni delle piazze in quota ma, al di sotto del loro impianto solitamente si articolano servizi.

Tra gli esempi più significativi ricordiamo piazza Gae Aulenti a Milano, nel complesso di Porta Nuova³⁰.



Fig.23. Una fotografia scattata nel novembre 2021 che mostrano la piazza sopraelevata Gae Aulenti con i suoi 10 metri di altezza.

4.3.5 Boulevard/viale

I boulevard, rispetto alle piazze sopraelevate, non sono dei componenti innovativi e frutto della città contemporanea: essi hanno le loro origini nella Francia del XVIII secolo ma sono stati poco trattati dai progetti urbanistici. Con molta probabilità, la causa è da ricercare nelle teorie moderniste che imponevano la totale separazione del traffico veicolare da quello pedonale cedendo il passo ad “autostrade urbane” dove le corsie centrali veicolari, sono normalmente affiancate da ridotti marciapiede quasi sempre vuoti.

I boulevard ebbero il loro successo grazie al fatto di rappresentare una tipologia infrastrutturale complessa e ben articolata in grado di coniugare le esigenze di traffico veicolare e scorrimento con quelle della vita che si svolge a piedi.

Gli studiosi che si sono interessati al tema (Rofè Y, 2006) hanno catalogato tre

³⁰ Piazza Gae Aulenti sarà oggetto di approfondimento nel capitolo 6 quando tratteremo i casi studio.

tipologie differenti di boulevard:

- *center median boulevard*, caratterizzato da un ampio marciapiede centrale, corsie veicolari ai lati con unico senso di marcia; l'esempio più noto di tale tipologia, del resto poco diffusa perché non ottimale per lo smaltimento del traffico veicolare) è rappresentato dalle Ramblas di Barcellona;
- *Boulevard street*, la tipologia più comune, che presenta normalmente uno spazio centrale per il transito dei veicoli di solito con due carreggiate per senso di marcia, divise a volte da aiuole alberate spartitraffico e ampi marciapiedi laterali a contatto diretto con edifici e spazi commerciali;
- *multi way boulevard*, un sistema complesso caratterizzato dal fatto che separa il traffico veicolare cosiddetto di "scorrimento", ovvero che utilizza il percorso per raggiungere punti alle estremità dello stesso, localizzato al centro del viale, da quello "locale"; quest'ultimo è localizzato in due corsie laterali (bretelle) che consentono l'accesso alle aree limitrofe e servite dal viale stesso. Ai due estremi laterali sono situati i due marciapiedi riservati al transito pedonale ed oggi sempre più spesso le piste ciclabili.

In ogni caso il percorso è caratterizzato da due o più filari di alberi, che ne definiscono paesaggisticamente ed esteticamente la qualità spaziale ed architettonica³¹.

Fig.24. Un'immagine di via Portal del Angel a Barcellona che conduce a la Placa de Catalunya.

(Fonte: <https://www.inawe.in/barcelona-can-idea-super-blocks-improve-city-living-22-june-2016-jll-staff-report/>).



31 Rofè, Y., (2009), "La rinascita del boulevard: progettare le strade per la città vivibile", Planum, http://media.planum.bedita.net/d2/d6/rof%C3%A8_i.pdf consultato il 12/04/2021.

I boulevard assumono oggi la caratteristica di essere delle vere e proprie aree in cui il pedone viene messo in primo piano senza però sacrificare le esigenze di collegamento veicolare, rappresentando spesso il fulcro del passeggio, dello shopping e delle relazioni sociali delle città, assieme alle principali piazze.

Tuttavia, a causa delle teorie moderniste che imponevano la totale separazione del traffico veicolare da quello pedonale per diversi decenni i boulevard sono scomparsi dai piani e dai progetti urbanistici.

Dopo decenni di politiche tese a privilegiare il traffico veicolare per renderlo più veloce e scorrevole, che hanno prodotto la paralisi dello stesso, i principi della sostenibilità hanno spinto, come abbiamo visto nella direzione di una maggiore attenzione verso le esigenze dei pedoni e quindi verso la realizzazione di spazi urbani vivibili. La ricerca di soluzioni in grado di garantire alla vita urbana ampi spazi pedonali protetti e a diretto contatto con l'accesso agli edifici ed agli esercizi commerciali, senza tuttavia penalizzare le necessità di chi si sposta comunque in auto hanno fatto riscoprire i boulevard, come soluzione di buon ed onorevole compromesso. Cosicché, si è iniziato un virtuoso processo ristrutturazione del sistema viario ed in alcuni casi di riconversione di vecchie autostrade urbane trasformate in boulevard³².

Boulevard Neue Meile, Böblingen

Il restyling del boulevard “*Neue Meile*” della città Böblingen nella Germania meridionale ridisegna completamente l'area che conduce dalla stazione ferroviaria al centro storico e prende forma da workshop partecipati coadiuvati dall'atelier *Baüchplan*. Dalla primavera del 2015, quest'arteria molto trafficata è stata convertita in nuova spina dorsale per spazi pubblici e ricreativi. Un salotto urbano, elegante e attraente grazie al verde puntuale, agli arredi modulari in legno e a lampade sospese. La lunga striscia di intervento di circa 1,8 ettari è chiusa da facciate in mattoni rossi e edifici di vetro e acciaio, sedi di uffici e spazi commerciali. L'inserimento di elementi di qualità e arredi ad hoc hanno l'obiettivo di ridefinire una nuova identità all'area, il cui afflusso massimo arriva anche a 35.000 pendolari al giorno. Dopo una breve fase di design e molte visite in loco, i progettisti sono giunti ad una soluzione coerente e unica, una piacevole passeggiata per pendolari di fretta ma anche un'oasi di riposo.

Octavia boulevard a San Francisco, 2005

San Francisco, tra le città americane, era stata quella che aveva maggiormente dato spazio alla realizzazione di autostrade urbane negli anni Cinquanta, periodo in cui la motorizzazione di massa era uno dei principali drivers dell'economia e l'automobile uno status symbol (Fera, 2022).

Già negli anni '60 si era iniziato ad assistere ad una inversione di tendenza: una nuova sensibilità ambientale impone di mettere un punto a quel tipo di urbaniz-

³² Uno degli esempi più significativi di questo nuovo modo di pianificare è rappresentato dal caso della città di Barcellona in cui si è pensato di suddividere il tessuto urbano in “superilles”, blocchi urbani liberi dal traffico stradale; grazie a questa la città si riappropria di spazi pedonali.

zazione. La Central Freeway era una sopraelevata di circa 1,7 km per connettere l'Highway 101 con il sistema autostradale nord – occidentale. Nel 1989 un terremoto danneggiò non gravemente la sopraelevata ma questo fu comunque sufficiente a creare apprensione fra gli automobilisti e gli abitanti dell'area e nel 1992 si decise la chiusura al traffico. Da quel momento si aprì un dibattito su come sostituire la vecchia infrastruttura e fra le varie ipotesi emerse quella di demolire la sopraelevata e sostituirla con un *boulevard*, soluzione che presentava il vantaggio di trovare il miglior equilibrio fra le diverse necessità, quelle veicolari e quelle pedonali. Il progetto, portato al termine nel 2005 prevedeva la realizzazione del boulevard Octavia per un tratto di circa 500 metri, dall'incrocio della freeway con Market street fino all'incrocio con Hayes Street.

Prevedendo quale sarebbe stato l'impatto sociale ed economico del progetto di riconversione furono adottate misure molto attente al miglioramento delle condizioni di traffico mediante un ben calibrato disegno delle bretelle laterali, per facilitare l'accessibilità rispetto alle aree circostanti ma anche favorire il parziale svuotamento delle corsie centrali in caso di ingorghi o traffico rallentato. Ma soprattutto si è puntato moltissimo sulla qualità paesaggistica ambientale e la percorribilità pedonale, mediante la realizzazione di marciapiedi molto ampi e l'uso esteso di verde d'arredo ed alberature fino a destinare l'ultimo tratto di due isolati alla realizzazione di un pocket park, Patricia's green).

Una scelta decisamente azzeccata dal momento che alcuni dati disponibili confermano in maniera evidente l'impatto positivo del boulevard per quanto riguarda il contesto sociale ed economico³³.



Fig.25. Un'immagine presa dal web in cui è evidenziato come lo spazio sia vissuto dai cittadini (Fonte: <https://www.restreets.org/case-studies/octavia-boulevard>)

33 San Francisco Planning Department, Market & Octavia, an Area Plan of the San Francisco General Plan (https://default.sfplanning.org/Citywide/Market_Octavia/Market_and_Octavia_Area_Plan_2010.pdf)

4.4 Comfort

Con l'accresciuta sensibilità ambientale, il tema del comfort urbano diviene predominante nei processi di costruzione di spazi pubblici di qualità. Con comfort urbano si intende la capacità di garantire adeguati livelli di benessere fisico e psicologico agli utenti dello spazio pubblico. In particolare esso comprende una particolare condizione di benessere determinata, in funzione delle percezioni sensoriali di un individuo inserito in un ambiente, da esposizione, ombreggiamento, ventilazione e rumorosità. Il comfort ambientale si identifica con il benessere psicofisico delle persone che vivono un ambiente aperto ed è una sensazione dipendente da determinate condizioni ambientali che sono in gran parte gestibili dalla pianificazione e quindi responsabilità del progettista.

Il comfort urbano si occupa infatti di progettare spazi ecologicamente compatibili con le attività umane e mira a migliorare le prestazioni ambientali per garantire un equilibrato rapporto fra l'uomo e l'ambiente costruito.

Il comfort ambientale può essere sviluppato a partire da due differenti ma complementari punti di vista quale il benessere delle persone, legato alla qualità di vita, e il contenimento delle risorse energetiche, legata alla sostenibilità e all'uso delle fonti rinnovabili. Importanti studi sociologici (Nuvolati, 2007) hanno dimostrato lo stretto legame tra qualità della vita e benessere delle persone, studiando i modi di vivere dei cittadini in alcune capitali europee in relazione a vari parametri quali, ad esempio, l'uso degli spazi aperti urbani e le qualità ambientali presenti in quegli spazi.

La posizione fisica di uno spazio pubblico rappresenta il primo elemento discriminante nella trattazione legata all'analisi del comfort: se troppo esposto agli agenti atmosferici, lo spazio in esame dovrà essere corredato di alberature/schermo. Laddove la morfologia dei luoghi non consente di piantare alberi, si potrà agire con una scelta adeguata di sistemi di ombreggiamento, che possono essere removibili, per consentire il passaggio della radiazione solare in inverno e viceversa schermare in estate o fissa. Se inserito all'interno di un contesto urbano dovrà essere ben isolato acusticamente per evitare situazioni di stress psicologico negli utenti.

Un altro elemento che influenza molto le condizioni di comfort ambientale è caratterizzato dal posizionamento delle attrezzature (panchine, sedute, etc) poiché ciò potrebbe influenzare il modo in cui le persone vivono gli spazi aperti (Gehl, 2017).

La scelta di una buona esposizione e una buona collocazione delle attrezzature, se conforme al comportamento ambientale, riesce a prevenire situazioni di malessere legate al benessere ambientale. In generale la scelta di una buona esposizione riesce a dare risposta a molti dei requisiti soprattutto sarebbe utile per definire la collocazione delle attrezzature in maniera conforme con il comportamento ambientale.

Alcune importanti variabili oggettive che rientrano nella prestazione riguardano gli aspetti visivi, acustici e olfattivi: è importante per uno spazio pubblico ridurre

i fastidiosi effetti di eccessiva luminanza o di contrasto delle luminanze, controllare il livello e il tempo d'esposizione ad un eventuale inquinamento sonoro, controllare l'eventuale presenza di sgradevoli odori. Recenti studi effettuati in diversi spazi pubblici europei hanno tuttavia dimostrato quanto un approccio puramente tecnico ed oggettivo non sia sufficiente a risolvere problemi di comfort ambientale oltre che inadeguato a caratterizzare le condizioni di comfort termico all'aperto: è stato dimostrato come la percezione del comfort delle persone dipenda da diversi fattori sia oggettivi che soggettivi derivanti sia dalla natura del spazio sia da meccanismi psicologici in grado di alterare la percezione ad alcuni stimoli ambientali

4.4.1 Piazza coperta/portici.

Un'altra variante di piazza nella città contemporanea dopo la piazza sopraelevata è la piazza coperta. Componente elementare innovativa, nasce inizialmente per favorire l'aggregazione e per sfruttare le potenzialità dei luoghi anche in condizioni climatiche avverse. Nella progettazione di spazi pubblici della città contemporanea acquistano un particolare valore formale non solo per le elevate prestazioni in termini di comfort ambientale ma anche per le numerose sperimentazioni compositive che rendono alcune piazze dei capolavori di architettura. Due esempi interessanti di piazze coperte che saranno trattate nei casi studio riguardano la Piazza Sony e la Piazza Città di Lombardia.

Piazza Città di Lombardia

Piazza Città di Lombardia, con i suoi 3800 mq, è la piazza coperta più grande d'Europa. Fa parte del complesso integrato di edifici destinati alla presidenza regionale, in uno dei quali ha sede la Giunta. Il sistema di edifici è composto da un grattacielo di 160 metri e da corpi bassi che si articolano in modo da generare la più grande piazza coperta d'Europa. Essa si sviluppa secondo una forma ogivale su una superficie di 4000 mq ed è coperta da una struttura modulare posta a circa trenta metri di altezza. Lo spazio della piazza viene regolarmente affittato per manifestazioni ed eventi di vario tipo, offrendo una capienza superiore alle tremila persone.

L'area include inoltre più di 26.000 m² di parcheggio interrati e oltre 27.000 m² di spazi verdi. Sulla piazza si affacciano ristoranti, bar, un supermercato, un asilo nido, una grande palestra, ma anche servizi forniti direttamente da Regione Lombardia come lo sportello per il protocollo unico, l'info-point e la biblioteca. Attività commerciali e culturali si affiancano per rendere il complesso uno spazio accogliente per tutti, per il personale regionale e per gli abitanti della zona, per i cittadini di passaggio e per i turisti.



4.4.2 Piazza alberata

Per garantire benessere termo-igrometrico e condizioni di comfort urbano legato al drenaggio delle acque e all'impermeabilizzazione dei suoli, il modello di piazza alberata non è un vero e proprio componente elementare della città pubblica contemporanea ma è alla contemporaneità che si deve la sua riscoperta. Connubio tra l'idea di piazza classica e giardino, rappresenta uno spazio dove rifugiarsi durante gli episodi di ondate di calore eccessivo, contribuendo inoltre ad abbassare la temperatura dell'aria e dei livelli di CO₂. Le piazze alberate fanno parte, insieme ai parchi urbani, di quelle misure atte alla riduzione delle isole di calore urbane e al miglioramento delle condizioni di benessere termico.

Fig.26. Una suggestiva fotografia della piazza: il sistema di copertura è progettato in maniera tale da filtrare la luce senza creare scompensi di illuminazione.



Fig.27. Un'immagine della piazza alberata Sant Agusti Vell, nel centro di Barcellona, nel quartiere Gotico e del Borne. Ciutat Vella di Barcellona, Spagna.

4.4.3 *Pocket park*

Se un grande parco o una piazza ampia influenzano positivamente la città ma solo in prossimità dell'area, un sistema di tanti piccoli luoghi pubblici o aree verdi, diffusi nel tessuto urbano ma di superficie pari al grande spazio, potrebbero coinvolgere l'intera città.

I *pocket parks*, o *vest-pocket parks*, *minipark*, o giardini tascabili, sono piccole aree verdi riconosciute come tipologia dello spazio pubblico urbano, generalmente ricavati in aree residuali per diretta iniziativa delle comunità di quartiere, “*user-generated*” (Spinelli G. 2010, p.5), o per scelta dell'amministrazione pubblica. Essi sono strumenti di progettazione urbana a piccola scala, luoghi intermedi tra la dimensione pubblica e quella privata. La loro caratteristica principale è quella di essere luoghi di piccole dimensioni, “*lot-size*” e di avere un raggio di influenza locale. Sono spazi flessibili in grado di assorbire le opposizioni e le trasformazioni della città e di chi la vive, diventando momenti di espressione e coesistenza delle diversità.

Le prime politiche dei *pocket parks* si sviluppano negli Stati Uniti a partire dalla metà degli anni Sessanta³⁴. Successive reinterpretazioni della tipologia del *pocket park* sono state alla base di politiche di recupero sullo spazio pubblico, come ad esempio il progetto *Eco-Metropole – Copenhagen 2015* o il *London's Great Outdoors – Manifesto for Public Space* stabilito nel 2009 dal sindaco di Londra Boris Johnson. Quest'ultima iniziativa promuove la realizzazione di cento *pocket parks* nel tessuto urbano di Londra, riconoscendoli come fondamentali momenti di sosta e sollievo dalla città frenetica.

La dimensione di quartiere gioca un ruolo fondamentale per il coinvolgimento in prima persona dei destinatari di queste scelte, diventando quindi movimenti di coinvolgimento sociale e partecipazione supportati alla base da una forte progettualità. I *pocket parks* giocano dunque un ruolo fondamentale perché lavorano alla piccola scala e rispondono alle esigenze più semplici e quotidiane degli abitanti, offrono facili ed efficaci spazi verdi e attribuiscono un significato positivo a luoghi anonimi.

34 Nel 1969 Whitney North Seymour Jr., presidente della Park Association di New York, pubblica il testo *Small Urban Spaces: The Philosophy, Design, Sociology and Politics of Vest-Pocket Parks and Other Small Urban Open Spaces* che portò alla realizzazione dei primi giardini tascabili.



4.5 Multifunzionalità

Una prestazione che ci è sembrata fondamentale per cogliere e accogliere i cambiamenti a cui la società contemporanea ci ha portati è la multifunzionalità intesa come la peculiare capacità di uno spazio di essere caratterizzato da molteplici funzioni e garantire dunque differenti tipologie di attività in diverse ore del giorno.

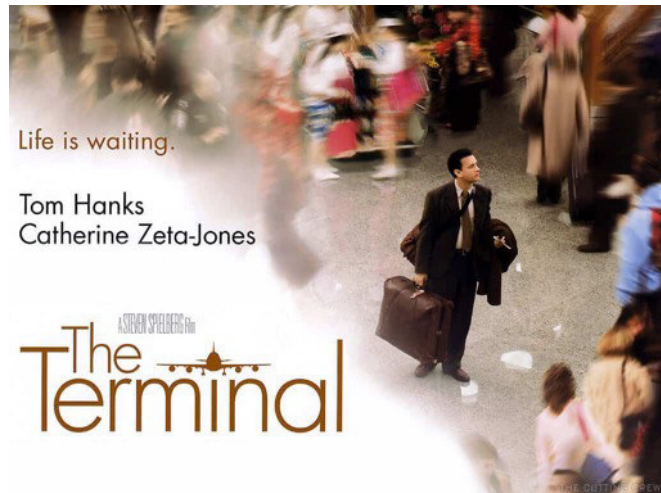
Nella città storica, lo spazio pubblico è sempre stato multifunzionale (si veda cap.1), in grado cioè di consentire lo svolgimento di numerose attività al suo interno. Se concentriamo la nostra attenzione alla produzione contemporanea, una importante risposta all'esigenza di avere spazi plurifunzionali è fornita dai centri commerciali. Una ricerca effettuata in Italia su un vasto campione di studenti delle scuole superiori (Lazzari & Jacono, 2010)³⁵ ha mostrato come i centri commerciali siano uno dei punti di ritrovo d'elezione per gli adolescenti, che li pongono al terzo posto delle proprie preferenze d'incontro dopo casa e bar. Secondo Lazzari i "nativi digitali" sono nativi anche rispetto ai centri commerciali, nel senso che non li percepiscono come una cosa altra da sé: sfuggendo la retorica del non luogo e ogni snobismo intellettuale, i centri commerciali sono sentiti come un luogo vero e proprio, di frequentazione non casuale e non orientata soltanto all'acquisto, dove si può esprimere la socialità.

Fig.28. A sinistra una immagine di un Pocket park a Londra, Moxon Architects; a destra, un Pocket park a Ottawa, RAD Lab.

³⁵ Lazzari, M., Jacono Quarantino, M. (a cura di), (2010), *Adolescenti tra piazze reali e piazze virtuali*, Sestante Edizioni, Bergamo, pp. 171-203.

Fig.29. Nel film *The Terminal* (2004), il regista Spielberg ambienta l'intero film in un non luogo per eccellenza, un aeroporto intercontinentale, che appare tuttavia essere un luogo per come è vissuto dal protagonista Tom Hanks.

Egli infatti lo adatta alle proprie esigenze di vita, e per la comunità di camerieri, impiegati, inservienti e lavoratori che lo vivono quotidianamente.



4.5.1 I Centri commerciali e centri commerciali naturali.

L'idea di un punto di vendita che superasse la dimensione del singolo negozio specialistico e offrisse una ampia scelta di beni diversi, concentrati nello stesso luogo, dall'abbigliamento, agli articoli per la casa, agli alimentari si era già affermata alla metà dell'Ottocento, con la nascita delle Gallerie prima, e dei grandi magazzini dopo in Italia e i Passage in Francia. Una tipologia commerciale, quella dei Grandi magazzini che ha un suo illustre antenato nel Bazar o Suq di origine araba, un luogo quasi sempre coperto dove si concentravano tutte le tipologie di prodotti commerciali ed artigianali secondo un'organizzazione di carattere corporativo, che faceva sì che i negozi di una stessa categoria occupassero spazi contigui in modo da favorire il cliente nell'operare la scelta del prodotto più convincente.

I Passage francesi e le Gallerie italiane, diversamente che dai Grandi magazzini, sorsero con il duplice ruolo di essere non solo dei luoghi in cui fare degli acquisti, ma dei veri e propri spazi pubblici, delle strade coperte attrezzate con lo scopo di favorire le relazioni sociali anche in condizioni climatiche non favorevoli. I caffè o i ristoranti sono ancora oggi una delle attività privilegiate nelle gallerie.

Grandi magazzini e Gallerie hanno in comune comunque la caratteristica di essere delle "infrastrutture urbane" ed erano prevalentemente localizzate nel "cuore urbano" delle città mentre il centro commerciale, è un prodotto dell'espansione suburbana e nasce negli Stati Uniti con l'obiettivo di dotare anche i quartieri periferici della possibilità di fare acquisti senza doversi necessariamente recare in città; in sostanza invece di costringere l'abitante della periferia a recarsi in centro per fare compere si portavano i beni da acquistare nella periferia; una strategia che diventava sempre più "obbligata" man mano che cresceva la popolazione suburbana.

Così quella che doveva essere un'offerta aggiuntiva rispetto alla rete commerciale urbana, si è trasformato in una concorrenza che spesso a messo in crisi le

piccole attività commerciali della città. Così alle motivazioni originarie del centro commerciale ovvero, quella di servire le aree suburbane, se ne aggiunse ben presto un'altra

quella, altrettanto dichiarata e che avrà enorme successo insieme al successo commerciale, di fornire una specie di "centro sociale" e un simulacro di città e di "vita urbana".

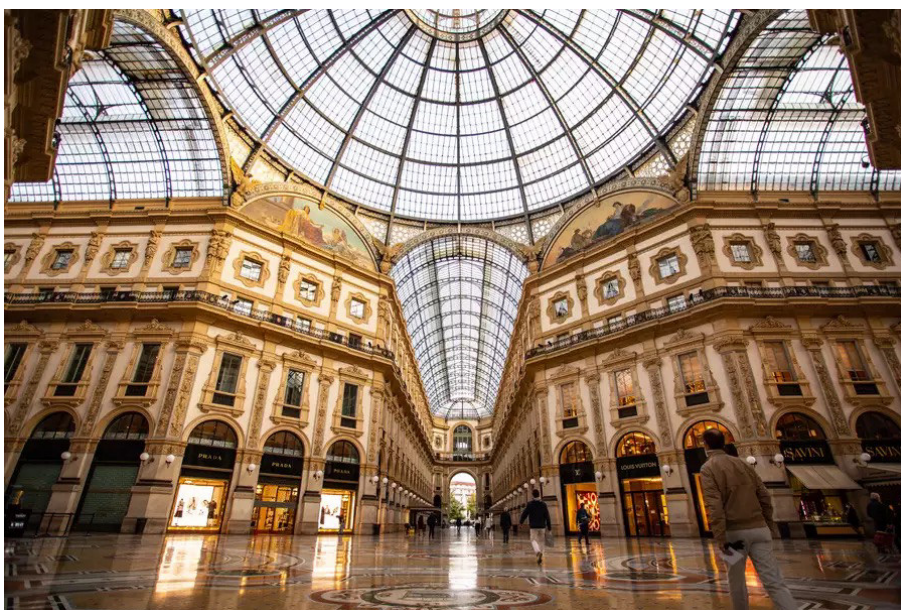


Fig.30. Una fotografia scattata a febbraio 2022 della Galleria Vittorio Emanuele II a Milano.

Da un punto di vista delle attività previste ciò ha significato l'inserimento di attività non squisitamente commerciali come la ristorazione, il cinema multisala (realizzabile difficilmente all'interno dei centri urbani) e quant'altro potesse trattenere i clienti più a lungo. Da un punto di vista della configurazione architettonico – spaziale questo obiettivo ha spinto i progettisti ad una sempre maggiore attenzione alla qualità spaziale con l'obiettivo di offrire un ambiente "attraattivo" quanto quello dei centri urbani, spesso con più o meno riusciti tentativi di "emulazione" o "simulazione" degli spazi urbani dei centri storici. Fino alla più recente evoluzione degli outlet progettati per sembrare dei villaggi storici.

Servire le popolazioni extraurbane con offerta moderna (di commercio e di divertimento) è una cosa giusta e necessaria; dissuadere una parte degli extraurbani dall'andare in città è un'altra cosa anche in qualche modo comprensibile; costringere in un domani prossimo, per sopravvenuta mancanza di strutture in città, un abitante della città ad andare in automobile fuori città per fruire di possibilità di acquisto generico o specialistico, o anche solo di una piscina o di un cinema, è chiaramente una esagerazione non necessaria e penalizzante. Costringere gli abitanti della città a vivere come turisti e a negarsi l'uso esteso della città per rinchiudersi in noiosissimi e omologhi mall (magari finto -storici o finto-country)

è una perversione che solo un “mercato” del tutto incontrollabile potrebbe imporre se associato a misteriose derive psicologiche e vetrinistiche di arredatori che trasformano il quotidiano in una soap-opera. (Zerillo, 2011)

Dunque, da luoghi in cui svolgere esclusivamente attività commerciale, si sono recentemente trasformati in “Superluoghi”, ovvero spazi in cui ci si reca anche per fare altro, in veri e propri luoghi di socializzazione dove si recano più frequentemente intere famiglie, o si danno appuntamento gruppi di giovani per vedere assieme un film in una multisala e fermarsi dopo il cinema per una pizza.

Questa alta presenza di masse che utilizzano i luoghi del commercio in termini urbani può ulteriormente far sostenere la trasformazione dei non luoghi commerciali addirittura in super-luoghi, essendo essi, almeno in parte, spazi di scambio sociale, spazi cioè prediletti per l’interazione sociale tipica della città, sia pure nell’ottica del consumo, dato che si tratta sempre di realtà strettamente dipendenti dai consumi. Stazioni ferroviarie, aeroporti, ma soprattutto centri commerciali e outlet hanno perso da tempo le caratteristiche di contenitore anonimo e senza identità, di zona vuota di senso e di storia, e si sono trasformati in oggetti architettonici che dominano il territorio in cui sorgono, invadono il paesaggio, spesso lo aggrediscono³⁶ (Zerillo, 2011).

I *Centri commerciali Naturali* nascono dall’esigenza di sopperire alla diffusione dei centri commerciali coperti nelle aree periurbane che hanno messo in crisi le aree commerciali del centro. Con l’espressione Centro commerciale Naturale si definiscono quei circuiti dello shopping cittadino che si concentrano in determinate zone o quartieri della città e che comprendono negozi ed esercizi commerciali di diversa natura. Vengono considerate le “vie dello shopping” e godono, talvolta, del vantaggio di trovarsi in aree centrali delle città anche se negli ultimi anni, hanno subito la concorrenza spietata dei tanti centri commerciali che hanno affollato le periferie. Essi sono dei veri e propri centri commerciali non racchiusi tra mura e organizzati attorno allo spazio pubblico. In alcune politiche urbane americane³⁷ e europee, essi sono visti come un motore per la rigenerazione di aree urbane degradate, sia perché forniscono una solida base economica per la rigenerazione, sia perché spingono verso una riqualificazione dello spazio urbano, la cui qualità si è dimostrata uno dei più importanti attrattori per molti utenti e consumatori. (Fera, 2018)

Essi dimostrano come le attività commerciali sono tra le attività principali che

³⁶ Zerillo, G, (2011), *I contenitori del commercio: non luoghi o super-luoghi*, Bloom, 8, pp. 67-69.

³⁷ Ci riferiamo al Main Street Program, un esempio fra i più rilevanti di un programma di interventi fondato in buona misura sul ruolo economico del settore commerciale è finalizzato alla riqualificazione urbana con particolare riferimento ai centri urbani di piccole e medie dimensioni o distretti commerciali e quartieri storici all’interno di grandi aree metropolitane. Fera, G., (2018), *Lo spazio commerciale come motore di rigenerazione urbana: Il programma Main Street negli Stati Uniti*, *Planum. The journal of Urbanism*, no. 36 vol 1/2018.

hanno determinato la nascita della città e di conseguenza dello spazio pubblico.

4.6 Salubrità

L'interazione che esiste tra città, architettura, urbanistica e abitanti è particolarmente evidente nell'interesse, sempre più crescente, rivolto a individuare i nessi che intercorrono da un lato tra architettura e salute dei cittadini, dall'altro su come il design urbano possa influire positivamente su di essa (Alleva, 2010; Canter & Lee, 1974). Pensare la città, nei suoi spazi pubblici oltre che nel tessuto edilizio, come uno dei luoghi in cui è più facile promuovere e produrre salute è l'obiettivo che Amministrazioni e Organizzazioni pubbliche si sono imposte nelle loro politiche di sviluppo. Uno sviluppo che sia sostenibile nella più ampia accezione del termine, dal punto di vista del benessere dell'essere umano, dell'ambiente, ed economico.

In linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile proposti dalle Nazioni Unite nel 2015 che sottolineano l'importanza di garantire adeguati livelli di sostenibilità, una prestazione è fondamentale in riferimento alla classificazione delle componenti elementari non può che essere la salubrità. Poiché riguarda il benessere delle popolazioni, la scelta di attribuirle un suo posto all'interno delle prestazioni è legata al fatto che viene intesa come la capacità di migliorare le condizioni di vita delle comunità dando priorità a interventi che prevedano il progetto di aree verdi e migliorare l'alimentazione attraverso iniziative di *healty food*³⁸ e la produzione di cibo sano, locale e conveniente.

4.6.1 Parchi urbani e giardini

Il parco urbano è un'area pubblica situata all'interno di un'area urbana o nelle sue immediate vicinanze, destinata a verde (solitamente autoctono), avente lo scopo di fornire alla cittadinanza e ai fruitori uno spazio ricreativo a contatto con la natura. Insieme ad altre aree verdi come giardini, viali alberati, corridoi verdi, rientrano nel complesso sistema del verde urbano e contribuiscono in modo significativo a diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico delle zone altamente urbanizzate.

Uno dei primi e più importanti vantaggi offerti dai parchi urbani è sicuramente l'aiuto che ci offrono nella lotta all'inquinamento atmosferico. La vegetazione, infatti, è in grado di assorbire parte delle sostanze inquinanti ed emettere ossigeno in naturale, contribuendo così al miglioramento della qualità dell'aria in città. In secondo luogo, il verde urbano permette spesso di ridurre gli effetti indesiderati dell'inquinamento acustico, provocato ad esempio dal traffico.

Importante è anche il contributo dei parchi urbani per la riduzione delle tem-

38 Durante l'Erasmus presso la KU Leuven di Lovanio, insieme ad un gruppo corposito di colleghi, abbiamo affrontato il tema della catena alimentare sostenibile, ideando un progetto di ricerca dal titolo Leuven Gymkhana. Il suo obiettivo è condividere e discutere prospettive, idee e sfide per garantire cibo sano, locale e conveniente a Lovanio. (<https://leuven gymkhana.wordpress.com/>)

perature che si hanno nei mesi più caldi nelle aree metropolitane altamente urbanizzate. Gli spazi verdi, infatti, aiutano a combattere l'effetto isola di calore, interferendo con il microclima locale ed evitando l'innalzamento eccessivo delle temperature causato dalla presenza di grandi superfici ricoperte da materiali impermeabili, come il cemento. La permeabilità del suolo garantita dal verde, infine, favorisce lo smaltimento delle acque piovane.

Central Park a New York

Considerato il polmone verde di Manhattan, Central Park occupa il cuore della città e con la sua forma rettangolare si estende per circa 3000 ettari. Si trova nella Uptown al centro di due quartieri residenziali: l'Upper West Side e l'Upper East Side. Il parco, aperto nel 1856, fu progettato da Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux ed è in gran parte opera dell'uomo nonostante sembri naturale. All'interno del parco si trovano diversi laghi artificiali, estesi sentieri, piste da pattinaggio e parchi giochi per bambini. Il parco è una oasi naturale per specie di uccelli e di animali selvatici.



Fig.31. Un'immagine di Central Park in cui è evidente il contrasto tra aree verdi e urbanizzate.

4.6.2 Aree fitness outdoor e aree workout

Con l'espressione *outdoor fitness* s'intende l'attività fisica all'aria aperta, una valida alternativa alle palestre per tutti coloro che non possono sostenere i costi di un abbonamento in palestra e per chi vuole semplicemente beneficiare dello sport all'aria aperta.

Praticare fitness all'aria aperta è divenuta infatti, nella società contemporanea, una sana abitudine soprattutto per i benefici di carattere psicologico che sortisce

sulle persone che lo praticano³⁹. Nel corso degli ultimi anni la consapevolezza su tali benefici è cresciuta a tal punto che la domanda di aree fitness outdoor e workout pubbliche sono aumentate a dismisura. Esse sono delle particolarissime palestre all'aperto, dotate di percorsi ginnici e di tutti gli attrezzi necessari per condurre gli stessi allenamenti delle palestre ma con la particolarità di trovarsi completamente in uno spazio aperto. Inizialmente esse si presentano come “appendici” dei parchi urbani ma recentemente la domanda di aree verdi pubbliche da destinare ad aree fitness outdoor è in aumento.

La loro diffusione è stata velocizzata alla pandemia da Covid che ha costretto molti utenti di palestre e sale attrezzi a stare lontani dagli allenamenti e che finalmente hanno potuto continuare a svolgere attività fisica direttamente negli spazi pubblici, socializzando con altre persone.

4.6.3 Orti urbani/urban farm/mercati a km 0

Un orto urbano è uno spazio verde di proprietà comunale e di dimensione variabile la cui gestione è affidata ai singoli cittadini o ad associazioni di cittadini. I beneficiari ricevono in concezione queste aree per produrre generalmente frutta o ortaggi che serviranno a soddisfare i bisogni degli assegnatari. Antenati dei Jardin Ouvreurs francesi, gli orti urbani hanno lo scopo di incentivare politiche urbane volte al miglioramento delle condizioni alimentari delle comunità. Il loro ruolo fondamentale è anche quello di incentivare la produzione di cibo locale contro la globalizzazione e la tutela della biodiversità agricola, riduzione della produzione di rifiuti. Ma anche la voglia di fare qualcosa per i problemi climatici, di combattere l'esclusione sociale e la solitudine tipica degli agglomerati urbani, o di spendere meno grazie a una filiera alimentare corta. Sono tutti benefici derivanti dalla presenza degli orti urbani in città.

Il riconoscimento ufficiale è arrivato da *SustUrbanFood* progetto a cui partecipa l'Alma Mater di Bologna e finanziato dall'Unione europea, finalizzato a quantificare l'impatto economico e sociale degli orti urbani e dei nuovi spazi pubblici adibiti all'agricoltura sostenibile in tutta Europa. Inoltre, gli orti urbani fanno bene alla regolazione del microclima locale, per il quale l'aumento delle aree verdi è un toccasana. Non solo: gli orti urbani sono uno strumento potentissimo per l'inclusione sociale e la crescita di nuovi gruppi di persone attive, accomunate dal desiderio di vivere sani, in un ambiente accogliente e a stretto contatto con la natura.

Durante il periodo pandemico, sono stati inoltre utili alleati contro la solitudine, contribuendo a far riacquistare alle comunità il senso di appartenenza ai luoghi.

³⁹ A confermare questi vantaggi, è stato pubblicato uno studio della rivista scientifica *Environmental Science e Technology* ha messo in evidenza i benefici derivanti dai cosiddetti *green exercise* (esercizi nel verde). In particolare, i ricercatori confermano che fare esercizi fisici all'aperto comporta il miglioramento dell'umore e dell'autostima, alleviando i sintomi tipici di ansia e stress.

4.7 Tabella di sintesi delle componenti elementari della città contemporanea.

Riportiamo di seguito una sintesi delle componenti elementari individuate.

DIMENSIONI PRE-STAZIONALI	OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	SOLUZIONI PROGETTUALI - PATTERN	COMPONENTI ELEMENTARI
ACCESSIBILITA'	Migliorare l'accessibilità sostenibile e la mobilità privilegiando il mezzo pubblico e la mobilità dolce.	Prevedere all'interno o nelle immediate adiacenze una fermata metro o bus. Prevedere l'accesso all'area mediante piste ciclabili o percorsi pedonali.	Area di fermata per bus e metro e di scambio intermodale Percorsi riservati alla mobilità dolce ed ai pedoni Percorso pedonale protetto – dissuasori di velocità	Parcheggi di interscambio – fermate bus e metro- Hub intermodali Piste ciclabili, percorsi pedonali, parchi lineari
	Favorire l'accessibilità e la fruizione dello spazio pubblico anche a soggetti con mobilità ridotta e persone diversamente abili	Abbattimento delle barriere ambientali (architettoniche, sensoriali e visive) per persone con disabilità motoria. Prevedere soluzioni progettuali in grado di orientare nel loro cammino soggetti con disabilità visiva. Inibire o limitare l'accesso alle auto private.	Wayfinding design Sistemi di illuminazione adeguata per persone anziane e ipovedenti Sistemi di orientamento basati sugli odori, i suoni o le sensazioni tattili come percorsi segnapasso Zone parzialmente o totalmente inibite ai veicoli	Giardini sensoriali Zone a traffico limitato, Aree pedonali

<p>SICUREZZA</p>	<p>Realizzare spazi sicuri per chi li frequenta sia da un punto di vista fisico che sociale.</p>	<p>Messa in sicurezza degli spazi per evitare danni da eventi calamitosi quali terremoti o simili.</p> <p>Separazione del traffico veicolare da quello pedonale.</p> <p>Evitare presenza di zone poco o per nulla illuminate.</p> <p>Garantire forme di controllo del territorio</p>	<p>Miglioramento e adeguamento antisismico anche degli edifici immediatamente adiacenti al sito e demolizione di elementi critici o precari in grado di rappresentare un pericolo.</p> <p>Separazione degli spazi pedonali da quelli veicolari sullo stesso piano o in quota</p> <p>Adeguate impianto di illuminazione</p> <p>Presidi Forze dell'ordine</p>	<p>Are di raccolta e di prima accoglienza</p> <p>Water squares</p> <p>Rain gardens</p> <p>Piazza sopraelevata</p> <p>Boulevard - Viale</p>
<p>COMFORT</p>	<p>Garantire adeguati livelli di benessere fisico per gli utenti dello spazio pubblico.</p>	<p>Protezione dagli agenti atmosferici (caldo, freddo pioggia).</p>	<p>Percorsi e spazi protetti</p> <p>Zone ombreggiate mediante alberature con essenze di alto fusto</p> <p>Adeguate drenaggio delle acque piovane anche mediante materiali non impermeabilizzanti</p> <p>Nei climi caldi utilizzo di materiali di tipo naturale non termo assorbenti</p> <p>Adeguate sistemi di seduta con panchine, sedute lineari, basamenti, etc.</p>	<p>Piazza Coperta - portici</p> <p>Piazza alberata – Pocket park</p>

<p>MULTIFUNZIONALITA'</p>	<p>Consentire e favorire lo svolgimento di più attività e di diversa natura nell'arco della giornata allo scopo di far sì che lo spazio pubblico sia frequentato nell'arco delle 24 ore e ospiti utenti e gruppi sociali che lo frequentano per ragioni e con modalità diverse.</p>	<p>Promuovere e favorire lo sviluppo di attività che si collocano in diversi livelli gerarchici, con particolare riferimento alle seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -culturali ed artistiche; -commerciali o artigianali -ristorazione ed intrattenimento -gioco e sport -smart working 	<p>Prevedere l'esistenza di questi "contenitori" nello spazio pubblico e organizzare lo spazio pubblico per favorire le diverse attività anche mediate l'utilizzo di reti wireless, maxischermi, totem informativi, etc.</p> <p>Volumi e spazi attrezzati per manifestazioni culturali, rappresentazioni e spettacoli, mostre</p> <p>Volumi fissi e mobili e spazi esterni attrezzati per attività commerciali, percorsi destinati alle attività commerciali.</p> <p>Volumi e spazi esterni riservati per bar, ristoranti, locali.</p> <p>Aree attrezzate per attività sportive amatoriali</p> <p>Aree attrezzate per il gioco e lo svago di bambini ed anziani</p> <p>Spazi da destinare ad attività lavorative terziarie e professionali con particolare riferimento ai giovani</p>	<p>Aree e teatri all'aperto - Parchi culturali</p> <p>Centri commerciali - centri commerciali naturali - mercati</p>
----------------------------------	---	---	---	---

SALUBRITA'	Migliorare le condizioni di vita delle comunità dando priorità a interventi che prevedano l'inserimento di aree a verde.	Prevedere e promuovere la creazione di aree di verde pubblico in grado di migliorare la qualità dell'aria.	Luoghi che consentano la permeabilità territoriale e in grado di assorbire sostanze inquinanti.	Parchi urbani, verde pubblico, giardini.
	Favorire l'attività fisica all'aperto	Prevedere l'inserimento di aree attrezzate per il fitness	Spazi con attrezzi per allenarsi all'aperto e fitness	Aree fitness outdoor/workout
	Garantire iniziative di alternative healthy food networks, attraverso la produzione di cibo sano, locale e conveniente.	Prevedere aree in cui sia possibile coltivare, trasformare e distribuire cibo	Luoghi che consentano la produzione e la commercializzazione di cibo mediante il riuso di spazi abbandonati o sottoutilizzati.	Orti urbani, urban farm, mercati a km 0

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, ogni prestazione individua gli obiettivi, generali e specifici, che ogni spazio urbano deve perseguire affinché possa essere realmente attrattivo. La ricerca prodotta mostra come ad ogni obiettivo specifico corrispondano delle soluzioni, i pattern appunto e come, per verificare tali soluzioni, sia necessario ricorrere a elementi spaziali adeguati che definiremo come il lessico della città contemporanea. Tali parole, se prese singolarmente e in maniera casuale, non generano alcun discorso compiuto ed è qui che avviene la ricomposizione della realtà contemporanea e degli spazi pubblici: così come la *sintassi* riesce a studiare i diversi modi in cui i codici di un linguaggio, nel nostro caso le componenti elementari, si uniscano tra loro per formare una proposizione di senso compiuto, la ricerca analizza la metodologia della ricomposizione logica dello spazio pubblico della città contemporanea partendo proprio dallo studio delle prestazioni per comprendere quali soluzioni progettuali lo caratterizzano.

I risultati ottenuti dimostrano che, in molti casi, le funzioni che caratterizzano i luoghi urbani contemporanei siano le medesime di quelle che hanno caratterizzato lo spazio pubblico della città storica pur richiedendo prestazioni differenti, sia che gli spazi esistenti siano stati rigenerati sia che se ne siano prodotti di nuovi. In generale si potrebbe affermare che alcuni elementi erano già presenti nella città storica ma sono stati profondamente reinterpretati, generando nuove forme che assolvono però le medesime funzioni del passato. D'altro canto però, è bene anche porre l'accento su come la città contemporanea abbia prodotto delle innovazioni formali seguite da altrettante innovazioni funzionali di cui non si hanno cenni nella storia.

In seguito, una rassegna delle componenti elementari della città contemporanea elaborate e delle prestazioni che sono richieste agli spazi pubblici a partire dalle prestazioni, per essere i tipici risultati della società contemporanea.

Capitolo 5

**La sintassi dello spazio pubblico:
le nuove polarità urbane**

5.1 Introduzione

Stabilito il *lessico* della città pubblica contemporanea, costituito dalle componenti elementari, individuate in tabella e descritte singolarmente nel capitolo precedente, la ricerca prosegue con l'individuazione del metodo con cui le componenti elementari si aggregano per giungere alla definizione della *sintassi* della città contemporanea.

I criteri tratti dalla letteratura per ricondurre a sintesi le osservazioni e le riflessioni fatte fino a questo punto, sono diversi: alcuni urbanisti rimandano allo spirito dei luoghi¹, come motivo ordinatore della realtà e matrice per il progetto (Cullen, 1970), trovando in esso le regole di tale ordine². Altri, invece, ricercano quell'ordine all'interno delle funzioni che ogni componente elementare è in grado di generare (Gehl, 2017), mettendo al primo posto nella progettazione urbana la scala umana.

Il nostro assunto di base è che la realtà contemporanea, così frammentata e vasta, abbia bisogno di trovare il suo proprio ordine nell'aggregazione sistemica delle componenti elementari per dare vita a quelle che definiamo *polarità urbane*. Esse non sono altro che *spazi pubblici articolati in rete, complessi sia per forma che per funzione, che influenzano la percezione dei fruitori*. In virtù del fatto che ogni luogo urbano dovrebbe essere vitale, interconnesso e attrattivo, abbiamo trattato le polarità urbane come dei sistemi in grado di soddisfare i requisiti prestazionali da noi precedentemente definiti, ovvero accessibilità, sicurezza, comfort, salubrità e bellezza formale. Essi non possono essere composti da unità isolate, ma devono costituire reti di polarità in grado di comunicare tra loro attraverso uno schema funzionale distribuito per “grappoli” di funzioni (Belfiore, 2019). Ciò implica comprendere come a funzioni pubbliche di rango superiore (come ad esempio biblioteche, università) si uniscano funzioni di livello inferiore (ricreative, commerciali, etc) valutando quali tra queste possano funzionare se messe insieme *rispetto alla logica del tempo del giorno del tempo dell'anno*³ degli spazi pubblici. Nel tempo del giorno nel tempo dell'anno essi possono attrarre altri abitanti dall'esterno oppure creare spazi di prossimità⁴ per gli abitanti dei quartieri.

La complessità di funzioni è un requisito giudicato fondamentale in tutti i programmi di rigenerazione urbana allo scopo di garantire la presenza costante di

1 Norberg-Schulz, C., (1981), *Genius loci*, Electa, Milano.

2 Tale metodo avrebbe potuto fornire delle adeguate soluzioni al nostro problema sintattico ma abbiamo voluto privilegiare l'esperienza di alcuni casi studio per procedere a delineare una teoria che fosse il meno astratta possibile quanto piuttosto una categorizzazione sulla base dell'esperienza diretta.

3 La citazione è di Emanuela Belfiore. Durante un colloquio nella sua casa a Roma, disquisendo di spazi pubblici e funzioni, le sue considerazioni e le sue parole hanno contribuito a farmi amare il tema di cui è oggetto la ricerca.

4 Il concetto di prossimità o vicinanza riguarda un profondo cambiamento nel modo di pensare all'urbanistica contemporanea, tendente a risolvere i limiti e le criticità del sistema urbanistico tradizionale. Manzini, E. (2021), *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano.

utenti durante l'intero arco della giornata poiché attratti da funzioni diverse per ordine e grado (economico, commerciale, ricreativo, culturale, sociale).

Le esperienze di riuso e recupero puntuale degli anni '90 hanno messo in evidenza come l'identità di una città tenda a dissolversi spesso nella fioritura di micro-progetti (Carmona, 2015), ciascuno concepito come un "tutto", ma senza alcun senso di continuità. Perché ciò che è venuta meno è "l'esperienza di una città piena di sorprese di una città che è un mondo"⁵.

5.2 La Carta dello Spazio pubblico e la rete degli spazi pubblici.

Un primo approccio al concetto di rete di spazi pubblici ci è stato fornito dalla lettura dei principi della Carta dello Spazio Pubblico nella quale l'importanza di creare reti di spazi pubblici sta alla base della definizione stessa di spazio pubblico.

Presentata alla II Biennale dello Spazio Pubblico nel 2012, nel corso di un workshop dedicato, e adottata l'anno successivo, la Carta aveva come obiettivo principale quello di fornire una definizione condivisa e univoca di spazio pubblico (Garau, 2011).

Ciò che emerge però è anche la necessità di progettare spazi pubblici urbani in un sistema continuo, articolato e integrato, che riesca ad enfatizzare sia le relazioni di vicinato che quelle del sistema ambientale di cui gli spazi pubblici fanno parte. Nella terza sezione intitolata *Creazione dello spazio pubblico*, nell'art. 19 ciò viene chiaramente espresso:

19. Guardare gli spazi pubblici urbani come un sistema continuo, articolato e integrato, che si sviluppi della scala delle relazioni di vicinato a quella dei grandi sistemi ambientali, per favorire la diffusione della loro godibilità all'intera comunità e innalzare la qualità urbana.

(Carta dello Spazio Pubblico, 2013)

Tali luoghi pubblici messi in rete, nonostante necessitino di essere inquadrati in una visione d'insieme e non di parziale modificazione del contesto urbano, devono essere in grado di enfatizzare le peculiarità delle componenti elementari che li costituiscono, rafforzandone le capacità comunicative.

21. Il sistema urbano degli spazi pubblici, in quanto rete dei luoghi elettivi del vivere associato, necessita di una visione d'insieme che ne evidenzi le peculiarità da mantenere, valorizzare e comunicare. È pertanto consigliabile che i governi locali si dotino di uno specifico documento di indirizzi per la rete degli spazi pubblici.

⁵ "Paris était un univers, c'était parce que chacun de ses emmeubles était un monde". Robert J.P., *Paris brûle-t-il? Bilan critique*, in "Architettura d'Aujourd'hui", n. 295, 1994 p. 60.

(Carta dello Spazio Pubblico, 2013)

Un altro fattore che emerge dalla lettura dei principi della Carta dello Spazio Pubblico riguarda la necessità di individuare delle *polarità*, intese come concentrazioni di “complessi integrati” di funzioni centrali che mirano a ricostruire le continuità ambientali. Un insieme di reti intrecciate su più livelli, urbane e ambientali in grado di attrarre sia i cittadini che i semplici users.

Nell’idea di città in cui garantire i rapporti tra le persone è il motivo per cui si struttura la città stessa, alcune caratteristiche sembrano essere fondamentali, ovvero la continuità, la vitalità, la varietà e la permeabilità dello spazio pubblico. Affinché esso sia davvero in grado di costituire il motore dello sviluppo e della coesione sociale, risulta fondamentale ***ricostruire la trama delle componenti elementari***.

22. Nella rete degli spazi pubblici E opportuno siano individuate polarità e aggregazioni, evitando che ostacoli psicologici rafforzino o consolidino ostacoli fisici. La ricucitura e il miglioramento dello spazio pubblico come strategia di riqualificazione delle periferie e delle zone suburbane dovrebbero includere il miglioramento delle connessioni, l’aumento della multifunzionalità e della fruibilità e la riduzione dei fenomeni di privatizzazione ed esclusione.

(Carta dello Spazio Pubblico, 2013)

Questo nuovo ordine si potrebbe tradurre in una trama articolata in reti e poli in cui la ricucitura e il miglioramento dello spazio pubblico vengono adottate come strategia di riqualificazione delle periferie e delle zone suburbane. Esse dovrebbero includere il miglioramento delle connessioni, l’aumento della multifunzionalità e della fruibilità e la riduzione dei fenomeni di privatizzazione ed esclusione.

5.3 La concezione spaziale di Space Syntax.

L’approfondimento della metodologia Space Syntax è stato un supporto scientifico fondamentale per comprendere le dinamiche di aggregazione spaziale e funzionale delle componenti elementari. Tale metodo si pone infatti come un utile strumento per la lettura e la progettazione di polarità urbane individuando e sfruttando le potenzialità delle singole componenti elementari già in fase di progettazione, con l’obiettivo di migliorare l’esperienza degli utenti che vivranno quei luoghi.

Negli ultimi anni, l’analisi configurazionale si è molto diffusa come tecnica di analisi dello spazio urbano grazie alla sua affidabilità dimostrata attraverso le numerosissime applicazioni e sperimentazioni che ne hanno avvalorato l’utilità del metodo sia come strumento di studio e lettura del territorio che come strumento di pianificazione a supporto di processi decisionali in ambito urbano.

Le analisi configurazionali si basano sulla configurazione appunto del *layout spaziale*, ovvero sulla disposizione degli *elementi spaziali* nel layout e la loro *relazione*. Tali metodi si sono sviluppati in ambito anglosassone, proseguendo e implementando gli studi dei grafi degli anni Sessanta e ricercando in ambito architettonico le possibili relazioni tra la configurazione e il comportamento umano. In questo contesto si inserisce la metodologia Space Syntax che verrà approfondita di seguito come strumento tanto innovativo quanto affidabile per la lettura e progettazione di reti di spazi pubblici.

5.3.1 Le basi teoriche.

Con il termine Space Syntax (SSx) si identifica un insieme di tecniche per l'analisi di modelli spaziali e del comportamento delle attività umane, applicabile in edifici o aree urbane. Il suo obiettivo principale è quello di capire come le persone si muovono nello spazio, come si adattano ad esso e allo stesso tempo lo modificano.

Le prime teorie che andranno a definire poi l'intera metodologia nascono intorno agli anni '70 dalle menti di B. Hillier e da J. Hanson, entrambi professori alla Bartlett School di Londra, University College of London, al fine di analizzare e comprendere lo spazio e le sue relazioni complesse. Al centro di tutte le analisi effettuate da Space Syntax c'è lo *spazio fisico* di una città (o di un edificio), con le sue caratteristiche strutturali e morfologiche, al quale però non vengono attribuite proprietà di tipo geometrico e metriche bensì proprietà topologiche e relazionali. Le basi teoriche della metodologia si fondano su due assunti fondamentali che riguardano entrambi il concetto di spazio, indiscusso protagonista di questa metodologia:

- lo spazio non è solo il background dove si svolgono le attività umane, ma è qualcosa di intrinseco ad esse. Il comportamento umano non avviene semplicemente nello spazio ma ha le sue proprie forme spaziali. Incontrarsi, radunarsi, evitarsi, interagire, abitare, insegnare, mangiare, non sono solamente attività che accadono nello spazio, ma costituiscono in sé stesse dei "patterns" spaziali.

È per questo che l'organizzazione spaziale, attraverso gli edifici e l'ambiente costruito, diventa uno dei principali modi in cui la cultura assume per noi l'aspetto di un fatto reale nel mondo materiale ed è per questo che gli edifici possono essere portatori di idee sociali dentro le loro forme spaziali (Hillier 2007, p.20).

- lo spazio viene considerato *configurazionale*: quello che succede nei singoli spazi (camere, corridoi, strade e piazze) è influenzato dalle relazioni tra quello spazio e la rete di spazi a cui è connesso. Quello di configurazione è un concetto che sta ad indicare un insieme di relazioni tra tutte le cose che sono interdipendenti in una determinata struttura.



Fig.1. Nell'immagine una schematizzazione del metodo Space Syntax applicato alla città di Londra formulato da un gruppo di ricerca della University College di Londra (Fonte: <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/architecture/programmes/postgraduate/msc-space-syntax-spatial-design-architecture-and-cities>).

Alla scala urbana, la metodologia analizza *la città come rete*, confermando che i flussi di movimento alle diverse scale sono determinati dalla geometria del network stradale. Questa relazione fondamentale tra spazio e movimento all'interno della città determina l'aggregarsi di particolari attività su determinati segmenti stradali piuttosto che su altri. Sulla base di questo principio, Space Syntax è, quindi, prima di tutto, una teoria interpretativa della realtà esistente.

Secondo il metodo della sintassi spaziale, lo spazio urbano influenza i fenomeni che hanno luogo al suo interno e in particolare la formazione del movimento "naturale" delle persone nello spazio. Gli studi configurazionali affermano infatti che oltre al movimento "attratto", cioè causato dalla presenza delle attività insediate e dalla loro capacità attrattiva, esista un movimento naturale determinato dalle proprietà configurazionali dei percorsi che, per esempio, spingono un utente a non addentrarsi in strade strette o cieche. Questa teoria si pone in netta contrapposizione alla logica dei modelli classici di interazione spaziale, in cui sono proprio le attività insediate a essere ritenute determinanti nella distribuzione dei flussi di spostamento e nella geografia di un insediamento (Gehl, 1999). La teoria dei movimenti naturali è poi strettamente connessa a quella dell'economia di movimento, che nasce dall'idea che i movimenti in sé sono capaci di attrarre funzioni, come un'attività commerciale è attratta a collocarsi lungo un percorso particolarmente frequentato. Esiste quindi una dinamica a doppio senso nella crescita della città che lega l'evolversi della struttura della griglia e il suo movimento naturale con la distribuzione delle destinazioni d'uso (Hillier, 1999, p.348).

Inoltre, lo spazio urbano può essere pensato come scomposto in singoli spazi convessi (*convex spaces*) definiti come *un insieme di unità spaziali di percezione visiva fra loro reciprocamente connesse* in cui avviene la maggior parte delle interazioni tra le persone. Nell'interpretazione configurazionale, quindi, lo spazio convesso è il luogo in cui ogni punto del perimetro è in diretto contatto visivo con

tutti gli altri all'interno di esso.

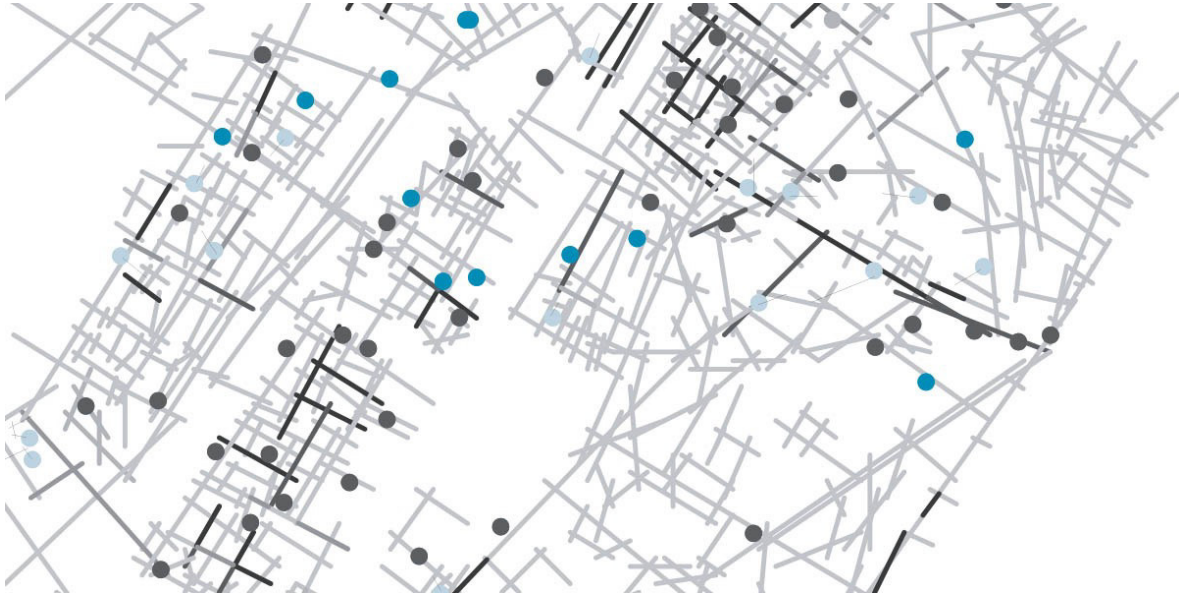


Fig.2. Nell'immagine un'applicazione del modello di sintassi spaziale applicato ad una porzione di città in cui sono ben visibili le reti e i poli del sistema.

In uno spazio di questo tipo, quando una persona si fermerà a parlare con altre persone, esse si potranno vedere l'un l'altra reciprocamente (Setola 2013, p.67). Per semplificare la rappresentazione di spazi complessi, Space Syntax fa ricorso alla teoria dei grafi in grado di rappresentare le relazioni che intercorrono tra gli elementi di un sistema⁶.

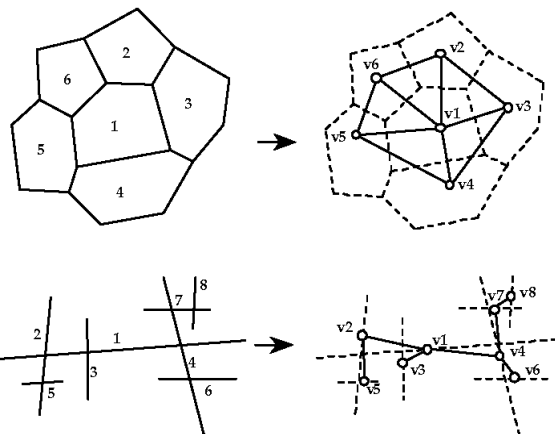


Fig.3. Una rappresentazione di un grafo di sintassi spaziale a partire dal diagramma di Voronoi.

⁶ Nella rappresentazione classica, il grafo è un insieme di elementi puntuali (nodi) le cui relazioni sono rappresentate da elementi lineari. Nel metodo Space Syntax invece il nodo è costituito dalle linee, che acquistano così un valore predominante e i collegamenti tra i nodi sono identificati nelle connessioni tra gli elementi lineari.

Ogni grafo è perciò in grado di restituire l'immagine reale di come l'intero layout si presenta da quello spazio particolare ed esprime le caratteristiche configurazionali dello stesso layout (Hillier 2007, p.22).

Quanto detto sino ad ora costituisce la base per capire le analisi spaziali e le conseguenti misure sintattiche che possono essere ricavate tramite l'applicazione di Space Syntax.

Nell'ambito della riqualificazione o progettazione dello spazio pubblico il metodo della sintassi spaziale agisce su diversi fronti, studiando dei modelli predittivi per mostrare come queste proposte abbiano impatti sulle prestazioni sociali, economiche e ambientali e sviluppando delle soluzioni in modo che il nuovo progetto si connetta effettivamente con i luoghi esistenti per avere più probabilità di successo.

Lavorando a diverse scale, da quella globale a quella locale, il lavoro di Space Syntax abbraccia campi che spesso vengono trattati in maniera separata come l'architettura, la pianificazione e l'economia urbana proponendo soluzioni riguardo differenti tematiche:

-Accessibilità: i modelli di movimento e d'uso dello spazio sono fondamentalmente influenzati dalla configurazione spaziale e dalla localizzazione di generatori e attrattori di attività. Space Syntax misura i livelli di accessibilità in ambienti sia esistenti che proposti coordinando strategie pedonali, ciclabili e carrabili attraverso osservazioni, analisi e previsioni dei flussi di movimento; aiuta a formare e supportare idee per migliorare l'accessibilità per tutti i modelli di movimento ad ogni scala, da intere regioni a singole vie.

-Sostenibilità: capire gli effetti dello spazio sulla prestazione funzionale aumenta il valore del bene e riduce i rischi dello sviluppo del processo. Dal masterplan urbano alla progettazione dello spazio pubblico, vengono fatte proposte che anticipino i modelli d'uso e le aspettative sociali, economiche e ambientali dei committenti.

-Coesione sociale ed esclusione: le ricerche Space Syntax hanno dimostrato il ruolo fondamentale dello spazio pubblico nell'aggregare o separare le persone. Tutti i modelli d'uso dello spazio urbano utilizzano reti per muoversi attraverso le città. Il modo in cui progettiamo questa rete stimola o inibisce lo spostamento delle persone. Il lavoro di Space Syntax mostra come l'accessibilità influenzi la mobilità e come questo abbia degli effetti misurabili sui risultati sociali, economici e ambientali.

-Crimine e sicurezza: le ricerche sugli effetti della pianificazione urbana mostrano la forte correlazione tra layout spaziale e i diversi tipi di crimine. I risultati ottenuti connettendo dati socio-economici e spaziali, vengono utilizzati per progettare spazi contro gli effetti che il layout ha sul piccolo crimine, aggressioni e bullismo.

Il layout spaziale perciò esercita un'importante influenza sul comportamento umano. Il modo in cui i luoghi sono connessi è direttamente relazionato al modo

in cui la gente si muove e interagisce.

Lo spazio connette o allontana, coinvolge le persone in relazioni sociali ed economiche o le esclude, aiuta la gente a risparmiare tempo, aumenta il valore immobiliare o danneggia gli investimenti, aumenta la sicurezza o incoraggia i comportamenti criminali.

(Hillier, 1999)

Come è facile osservare, le tematiche prese in esame da Space Syntax sono molto simili alle prestazioni considerate fondamentali per le polarità urbane della nostra ricerca.

Layouts spaziali ben progettati producono luoghi sicuri e creano enormi livelli di capitale sociale, economico e ambientale. Al contrario, layouts poveri rischiano il fallimento funzionale, la perdita di investimenti e il danno sociale.

5.3.2 Le principali analisi e misure sintattiche.

Le principali tecniche operative dell'analisi configurazionale sono l'Axial Analysis e la Visibility Graph Analysis. La prima è costituita da un insieme di linee tra uno spazio convesso ed un altro, che percorrono lo spazio della città e lo racchiudono in una trama di tracciati visivi attraverso cui lo spazio è percepito, interpretato e utilizzato. Ogni linea, definita axial line, è la più lunga linea di vista e di accesso che passa attraverso gli spazi convessi di un sistema e rappresenta la linea di potenziale movimento. L'insieme delle axial lines dà vita all'axial map in cui gli incroci delle linee rappresentano i punti in cui esse entrano in connessione. Un'ulteriore tecnica dell'analisi configurazionale, ma completamente diversa dalla precedente è la Visibility Graph Analysis. Questa tecnica basa la sua elaborazione sul punto e non sulla linea e di conseguenza, ogni punto dello spazio urbano viene identificato come la possibile localizzazione di un osservatore, che si muoverà quindi lungo la griglia in base alla percezione di tutti gli altri punti. Il layout spaziale viene diviso in una griglia regolare di celle in cui ogni cella è connessa a tutte le altre a lei visibili. Il grafo della visibilità può essere utilizzato per analizzare relazioni di visibilità e accessibilità, ovvero si possono tenere in considerazione gli elementi che ostacolano la vista degli spazi o il loro accesso (Turner et al. 2001).

Attraverso le analisi condotte con questi metodi si ricavano diversi tipi di parametri che descrivono le proprietà sintattiche dello spazio che si dividono in numeriche, metriche e configurazionali. Quelle numeriche tengono in considerazione alcuni aspetti basilari del grafo come per esempio il numero di linee o spazi convessi. Le misure metriche fanno riferimento alle proprietà geometriche dello spazio come la distanza, la lunghezza, l'area ecc. Quelle configurazionali infine, sono le più importanti per l'analisi sintattica ed interessano la relazione degli spazi gli uni verso gli altri. Le misure configurazionali si dividono inoltre in misure locali, che descrivono le relazioni di nodi con nodi immediatamente a loro con-

nessi, e misure globali, che descrivono la relazione dei nodi con tutti gli altri nodi. Tra le proprietà, potremo elencare le più rilevanti da un punto di vista urbanistico, descrivendole solo qualitativamente e utilizzando i termini originari per rendere più agevole il confronto con la letteratura:

- La **choice** misura la quantità di movimento che passa attraverso ogni elemento spaziale nella più corta o semplice via e indica quali sono le vie che più facilmente potrebbero essere percorse (Hillier, Yang, Turner 2012). Descrive quindi quanto sia necessario passare per quel luogo quando ci si muove nella città.
- La **connectivity** misura il numero di spazi direttamente connessi ad un dato luogo.
- La **depth** tra due spazi è definita come il più piccolo numero di aree che devono essere attraversate per passare dall'uno all'altro.
- L'**integration** è una misura statica globale che descrive la depth media di uno spazio rispetto a tutti gli altri. Gli spazi urbani possono essere classificati secondo una scala che va dai più integrati ai più segregati.
- La **relative asymmetry** (RA) misura il grado di integrazione di uno spazio indipendentemente dalle dimensioni dell'area che si sta analizzando.

È per questo che la metodologia Space Syntax, in grado di svolgere un ruolo di tramite tra tematiche spaziali e sociali, si pone come un utile strumento per la lettura e la progettazione di polarità urbane individuando e sfruttando le potenzialità delle singole componenti elementari, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza degli utenti che vivranno quei luoghi.

5.1 Polarità urbane e funzioni a “grappoli”.

I grandi interventi di rigenerazione urbana degli ultimi anni sono stati caratterizzati dalla realizzazione di nuove polarità urbane.

Normalmente, le aree prescelte per tali interventi si presentavano come delle aree periferiche o marginali con evidenti condizioni di degrado dovute a due motivi fondamentali: l'assenza o la carenza di funzioni a carattere urbano e la mancanza di spazi pubblici adatti o configurati per incentivare le relazioni sociali. Di conseguenza tali interventi di rigenerazione si ponevano due obiettivi tra loro strettamente integrati: garantire un riequilibrio funzionale e distributivo nell'insediare nuove funzioni a carattere urbano nel quale le grandi attrezzature le funzioni strategiche fossero equamente distribuite sul territorio, organizzate in un sistema unitario, e, al contempo, in grado di divenire elemento di identità e di strutturazione del territorio e la costruzione di reti di spazi pubblici che garantissero la creazione di reti di comunità.

In molti casi, dagli esempi da noi evidenziati nel capitolo successivo, ma anche

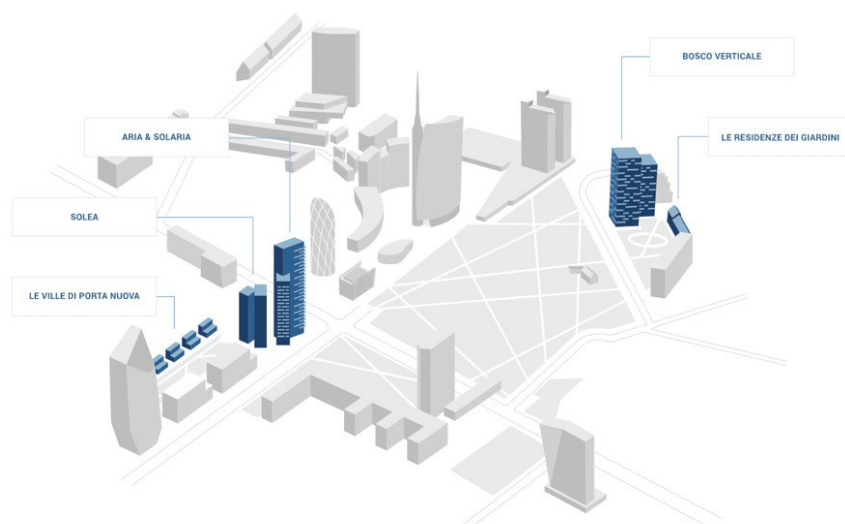
da altri non trattati all'interno della nostra ricerca, si trattava di aree non propriamente periferiche ma piuttosto marginali, nel senso che rappresentavano delle enclaves degradate ma spesso a diretto contatto con il centro urbano. Molto comuni per esempio i casi di ex aree produttive o industriali, una volta assolutamente periferiche, ma diventate in qualche maniera "centrali" per effetto della crescita dell'espansione urbana.

Tali aree, per la loro localizzazione, presentavano delle evidenti potenzialità da un punto di vista delle rendite fondiarie. Così spesso di conseguenza le funzioni urbane insediate sono state grandi funzioni strategico-amministrative. Altrettanto spesso i protagonisti del processo di rigenerazione sono stati le grandi compagnie private incentivate a insediare in quelle aree filiali o addirittura quartier generali; è il caso, per esempio di Unicredit nel progetto di Porta Nuova a Milano o della Sony nel progetto di Potsdamer Platz a Berlino.

A queste funzioni di carattere privato, gli enti pubblici promotori dei processi di rigenerazione, hanno trovato conveniente affiancare importanti funzioni anche a carattere pubblico, quali per esempio sedi universitarie, biblioteche, musei e teatri.

Ovviamente, nella maggior parte dei casi, le funzioni terziarie, venivano integrate con la progettazione di residenze di lusso spesso, creando dei processi di gentrificazione non indifferenti. Si pensi alle aree residenziali del progetto di rigenerazione di Milano Porta Nuova in cui il Bosco Verticale di Boeri e le altre aree definiscono uno standard abitativo non propriamente economico.

Fig.4. Uno schema delle zone residenziali nel complesso Milano Porta Nuova. A destra è ben visibile il Bosco Verticale di Stefano Boeri Architects.



Come abbiamo più volte detto, il limite di queste attività direzionali nell'impatto con la città, è dovuto al fatto che tali funzioni si esplicano negli orari lavorativi e quindi, dopo le 18:00 lasciano l'area stessa deserta.

Di conseguenza, per ovviare a tale limite e creare degli spazi pubblici vitali e destinati anche ai residenti dell'area dei quartieri limitrofi, la scelta compiuta nei

progetti è quella di promuovere sistemi per cui alle funzioni di rango superiore e metropolitano venga affidato l'obiettivo dell'integrazione dell'area nel sistema urbano complessivo; ovvero attrarre nell'area utenti e popolazione provenienti dal centro della città o da altre parti della stessa. A tali funzioni primarie si sono affiancate funzioni di rango inferiore a carattere commerciale e ricreativo in grado di attrarre utenti diversi durante tutto l'arco della giornata e di offrire alla popolazione locale i servizi necessari di carattere sociale, commerciale etc. Tale meccanismo è stato definito da Emanuela Belfiore (2019) come il metodo delle *funzioni a grappolo* ed è ben evidente nel caso studio Paris Rive Gauche (Cassetti, R., et Al., (2013), *La città compatta*, Gangemi Editore, Roma), in cui il progetto era basato su una potente concentrazione di funzioni integrate tra loro, tale da costituire un motore di sviluppo per la regione urbana e, insieme, un elemento di riconnessione dei tessuti urbani adiacenti.

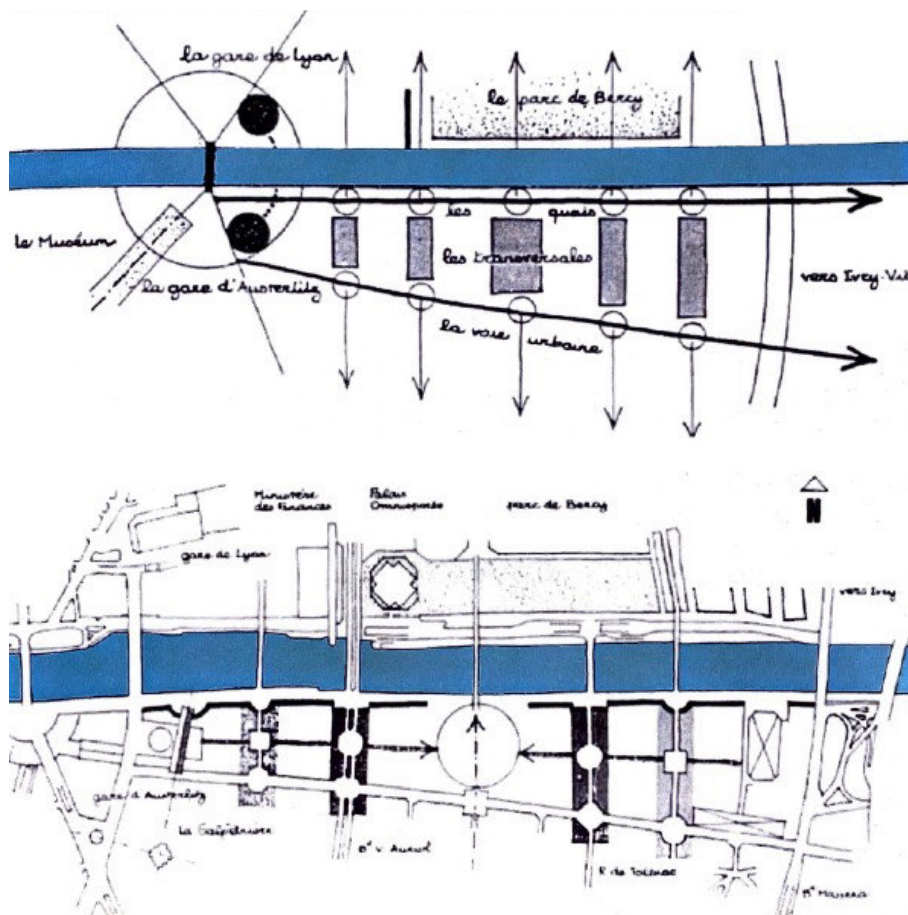


Fig.5. Due schizzi di progetto dell'area Rive Gauche tratto dal libro *La città compatta* di Roberto Cassetti.

L'insieme delle funzioni, essendo localizzate in una stessa realtà urbana governata dal principio della mixité funzionale e sociale, sono solitamente collegate tra loro dalla compresenza di circolazione pedonale e ciclabile secondo una strategia spaziale che mira a integrare lungo la strada tutti i tipi di spostamenti, favorendo

l'incontro e lo scambio di persone e funzioni nelle normali attività quotidiane.
Il modello proposto è quello di una città strutturata su reti di spazi pubblici che diviene il fulcro delle attività urbane e degli spostamenti.

Nel capitolo successivo esamineremo i casi studio presi in esame, attraverso la catalogazione breve, sintetica e ragionata delle componenti elementari presenti in ogni progetto e le funzioni in essi inseriti.

Capitolo 6

I casi studio

6.1 La scelta dei casi studio

Si presentano di seguito i casi studio scelti per dimostrare la tesi di partenza secondo la quale il progetto della rete degli spazi pubblici, è il motore dei processi di rigenerazione della città contemporanea e che essi per essere attrattivi, vitali e interconnessi debbano costituire polarità urbane. Si tratta di interventi di rigenerazione urbana che hanno dato nuova vita a porzioni di città marginali e in cui era necessario un intervento massiccio e incentrato sulla costruzione di spazi pubblici.

L'analisi approfondita dei casi studio ci ha permesso di verificare concordanze e discordanze con la letteratura e soprattutto di confrontare le componenti elementari della città contemporanea analizzate nel capitolo 4 con degli interventi di rigenerazione in cui il progetto di reti di spazio pubblico è il plafond su cui organizzare l'intero processo rigenerativo comprendendo anche come si organizzino le funzioni al suo interno.

Scegliere i casi studio è stata un'operazione tutt'altro che semplice poiché le variabili da tenere in considerazione erano molte e abbastanza complesse e i fattori da analizzare molteplici e variegati. Tuttavia abbiamo scelto di analizzare le quattro grandi realtà urbane di Milano, Berlino, Rotterdam e Reggio Calabria per una serie di motivazioni di seguito riportate.

Per poter confrontare i casi studio, è stato di fondamentale importanza che essi rispondessero a una serie di criteri generali, calibrati sulla base delle prestazioni analizzate nel capitolo 4 e ritenuti fondamentali per la redazione di reti di spazi pubblici:

- l'*accessibilità*: una polarità urbana deve poter essere accessibile e fruibile sia da parte della popolazione che abita in quel luogo sia per i diversi users che lo frequentano;
- la *sicurezza* e il *comfort* urbano: requisiti prestazionali fondamentali poiché riguardano strettamente la progettazione degli spazi e la percezione che si ha degli stessi e il modo in cui gli utenti frequentano tali spazi;
- la *multifunzionalità*: una polarità urbana deve poter offrire diversità nell'articolazione funzionale per garantire che le attività che in essa si svolgano siano differenti e complementari tra loro;
- la *sostenibilità*: gli interventi di costruzione delle reti di spazi pubblici devono garantire il rispetto e la salvaguardia dell'ambiente;
- la salubrità: requisito che ci è sembrato fondamentale per garantire il miglioramento della qualità della vita.

La scelta ha riguardato inoltre interventi che costituissero, nonostante la loro compiutezza, un percorso in progress dal punto di vista degli interventi. Ogni caso studio infatti, a prescindere dalla data di realizzazione, ha al momento in atto dei processi evolutivi per conseguire un miglioramento delle prestazioni sopra elencate.

Inoltre si è cercato di scegliere progetti che fossero considerati come "buone

pratiche” e progettati in un periodo di tempo abbastanza recente per verificarne la capacità di stare in linea con le recenti evoluzioni sociali, economiche e politiche del nostro tempo.

6.2 Milano Porta Nuova.

6.2.1 La rigenerazione urbana a Milano

L'importanza della linea ferrata

Per comprendere l'importanza urbanistica e architettonica di questa parte di città, non possiamo trascendere da alcuni fattori che, sin dall'Ottocento, hanno caratterizzato la sua evoluzione. Si pensi ad esempio alla forte vocazione policentrica della Lombardia e alla continua negazione di essa attraverso la forzatura della costruzione della città-metropoli, al dibattito sull'idea di città attraverso il disegno dei diversi piani regolatori, all'idea innovativa del dopoguerra con la ricostruzione, alla rottura di una centralità urbana a favore di una visione di città come sistema principale delle stratificate relazioni regionali, sul passaggio da una visione di città produttiva a una città di servizio fino alla visione ultima di una città del consumo intesa come unica città globale. Insomma, nell'arco di un secolo tutto si struttura prospetticamente sull'idea di città che sarà.

Quello che oggi è un distretto in pieno sviluppo, innovativo e di tendenza, fino a qualche decennio fa era una zona dimenticata dell'urbanistica cittadina, con grandi lotti lasciati vuoti e sterrati che, talvolta, ospitavano circhi e luna park. Il quartiere, che prende il nome dalle aree che delimitavano antiche cascine della zona – chiamate appunto “isole” – ma anche dalla condizione di reale isolamento del suo contesto urbano rispetto al resto della città, iniziò il suo sviluppo a metà '800 con le prime linee ferroviarie per Monza e per Torino, che condizionarono l'area per altri cent'anni. Nel 1840, infatti, venne costruita la prima stazione ferroviaria di Milano (oggi l'Hotel Moschino), la seconda d'Italia (la storia delle ferrovie in Italia ebbe inizio con l'apertura di un breve tratto di linea ai piedi del Vesuvio, la Napoli-Portici di poco più di sette chilometri, che venne inaugurata il 3 ottobre 1839) e nel 1857, in corrispondenza dell'attuale piazza della Repubblica, si dà avvio alla grande costruzione della nuova stazione centrale passante di Milano, infrastruttura funzionale a raccogliere le linee di diversa provenienza. Tale scelta localizzativa, oltre a determinare una sorta di “chiusura” della città, imprimendone uno sviluppo poco organico, provoca continue frammentazioni urbane, ancora oggi ben riconoscibili, e interrompe il reticolo di strade storiche che costituivano l'ossatura di questa parte di territorio. Inoltre, la nascente industrializzazione del territorio lombardo, verso la prima metà dell'Ottocento, accelera il processo di inurbamento del territorio, fenomeno correlato alla forte crescita della popolazione che avviene in questi anni. Milano, che nella prima metà dell'Ottocento conta circa 150.000 persone, nel 1861 assiste ad un aumento del 60% passando a 243.000 abitanti e, a distanza di soli 20 anni, nel 1881, conta circa 350.000 abitanti. Lo sviluppo urbano, come nuovo approccio economico

capitalistico della fine dell'Ottocento, si struttura su un'idea di città fondata sulla produzione e le relazioni a grande scala cambiano i tempi della città. Milano, sino alla prima metà dell'Ottocento, vede il suo sviluppo solo all'interno della città spagnola, mentre la restante parte del territorio fuori dalle mura era totalmente agricola. *“L'inurbamento massiccio del territorio Lombardo innesca un processo sempre più frenetico di espansione e di nuove necessità alla quale la città non è preparata”*.



La storia e la costruzione dell'area si inserisce all'interno di questo quadro frenetico di sviluppo, in cui, l'aumento della popolazione e l'aumento delle strade ferrate, portarono alla realizzazione di una nuova stazione ferroviaria poco distante: l'inaugurazione, nel 1864, della Stazione Centrale a Porta Nuova, in piazza Fiume, per l'appunto oggi Piazza della Repubblica. *“Con la costruzione di queste prime linee si darà impulso decisivo al rapporto biunivoco tra infrastrutture e strutture produttive. Infatti la Milano Monza e la Milano-Como andranno a costituire l'ossatura portante di un sistema di produzione che avrà nel capoluogo milanese il proprio fulcro e nella direttrice verso il mare Adriatico, tramite la Milano- Venezia, il proprio sbocco naturale”*

Fig.1. A destra: la zona Garibaldi Repubblica nel 1961 con in primo piano la stazione delle Varesine; a sinistra i grandi lotti occupati da circhi e luna park (fonte: Blog Urbanfile <https://blog.urbanfile.org/2014/07/09/zona-porta-nuova-la-storia-di-un-area-e-le-sue-trasformazioni-capitolo-1-porta-nuova-e-le-origini/>)

1 Canella, G., (1996), *Il sistema teatrale di Milano*, Dedalo libri, Milano.

2 Vercelloni, V., (1987), *Atlante Storico di Milano, Città di Lombardia*, Officina d'arti grafiche Lucini, Milano.

6.2.2 Il quartiere Garibaldi-Isola

La stagione dei Piani Regolatori

Il primo tentativo di regolarizzare ed indirizzare il disegno di questa parte di città avviene con la stesura del Piano Regolatore di Milano di Cesare Beruto del 1889. Il disegno Berutiano tenta di organizzare, attraverso grandi isolati urbani ricompresi tra la città dei bastioni e il limite più esterno, immaginato da Beruto in un grande asse stradale (attuale circonvallazione esterna), il disegno della nascente città, che così immaginato, si sovrappone e insiste su un sistema di infrastrutture che ne recide la continuità degli ideali assi stradali. Il disegno stesso della connessione della linea ferroviaria di Monza con le linee ferroviarie afferenti alla nuova stazione centrale in Piazza della Repubblica, definisce inequivocabilmente la contraddizione dei due disegni: la città costruita e la città immaginata.

Con il Piano Regolatore di Angelo Pavia e Giovanni Masera del 1911 si attiva il processo di ridisegno complessivo delle infrastrutture in ambito cittadino, ma è solo con l'arretramento della stazione centrale da piazza della Repubblica all'attuale sede in piazzale Duca d'Aosta che ha inizio un processo di rivisitazione urbanistica di questa parte di città. *“Nel 1906 e il 1908 il movimento immigratorio verso la città di Milano tocca le sue punte più alte. La superficie fabbricata in attuazione del piano Beruto era di 6,6 milioni di metri quadrati, che raggiungono i 9,7 nel 1901 e i 14 nel 1911³”*

Oltre a rispondere ad una domanda sempre crescente di nuove abitazioni, il piano Pavia Masera si caratterizza come il piano di riassetto delle infrastrutture di trasporto, definito da molti studiosi come “la carta infrastrutturale della città”, dove sono presenti l'arretramento della stazione centrale, l'introduzione del nuovo scalo ferroviario Farini, l'eliminazione dello scalo del Sempione e altri interventi che contraddistinguono definitivamente il sistema del nodo ferroviario di Milano. L'errore emblematico della giacitura della nuova stazione centrale fuori asse rispetto al viale, descritto in maniera inequivocabile dal de Finetti in “Milano, costruzione di una città”, ci dà il senso del procedere senza una attenzione al disegno della città. *“[...] Esso dimostra inoltre che in Milano l'elaborazione del piano urbano avvenne sistematicamente per frammenti e che la civiltà che commise quegli errori mancava dell'attitudine galileiana di condurre i singoli problemi alla sintesi unitaria: riprova dell'irrazionalità moderna, errore che condanna inappellabilmente tutta la disciplina scolastica di un secolo⁴”*

In conclusione, il periodo che va dal 1888, anno di estensione del piano Beruto, sino al 1911, estensione del piano Pavia Masera, si conclude con quest'ultimo che sancisce la fine del dibattito sul futuro sviluppo urbano di Milano, definendo nelle sue linee programmatiche lo sviluppo in continuità con il disegno Berutiano e

3 Vercelloni, V. Op. Cit.

4 De Finetti, G., (2002), *Milano. Costruzione di una Città*, Hoepli, Milano.

definendo l'assetto della rete infrastrutturale come risposta alla città monocentrica, in controtendenza rispetto a quella che era e resta la specificità policentrica di una regione. Tale discordanza si ritroverà qualche anno più tardi, nel 1927, con il nuovo concorso per il Piano Regolatore di Milano. Nel progetto vincitore, firmato dall'arch. Piero Portaluppi e dall'ing. Marco Semenza, si evince la tesi della costruzione di una rete infrastrutturale regionale atta a soddisfare l'esigenza di una forte città policentrica, insieme ad una rete di metropolitane urbane sull'esempio di altre realtà urbane europee. Se da un lato si dà un concreto, ma discutibile, disegno urbano e una diffusa monumentalità alla parte più in diretta connessione con la nuova stazione ferroviaria, la restante parte dell'area evidenzia un insieme di elementi disarmonici, frutto ancora della sovrapposizione del disegno Berutiano al sistema delle infrastrutture presenti nell'ottocento e di nuova formazione all'inizio del secolo.

Tale contraddizione e frammentazione urbana viene rivisitata nel nuovo Piano Regolatore Albertini del 1934. Il Piano Albertini è la risposta in negativo al piano Portaluppi Semenza. La città è vista come una "grande metropoli", la previsione della città di 2 milioni di abitanti si sviluppa fino al suo confine amministrativo senza interruzione alcuna. A prescindere dal disegno della rete stradale di Albertini, che non troverà poi attuazione nello sviluppo futuro della città, l'attenzione che esso pone, pur con le sue contraddizioni urbanistiche, sull'arretramento del sistema ferroviario in corrispondenza dell'attuale stazione di Porta Garibaldi, diventerà la questione principale che alimenterà il dibattito su cui poi si incentrerà tutta la politica urbanistica nel dopoguerra, specificamente per questa parte di Milano, e porterà alla redazione del Piano del '53 dove saranno poste le basi per la costruzione del nuovo centro direzionale.



Fig.2. Confronto tra il Piano Albertini del 1934 (sinistra) e quello Pavia Masera del 1911 (destra), con in evidenza il tema della cintura ferroviaria nei pressi della Stazione Centrale.

In un certo senso è solo dopo la guerra che per la prima volta, con la definizione del Piano del 1953, cambia il rapporto storico tra rete infrastrutturale e sistema produttivo, per passare ad un rapporto strategico tra accessibilità e localizzazione dei nuovi servizi informazionali, direzionali e funzionali alla crescente domanda della città. Si rompe definitivamente la concezione delle reti di trasporto legate alla produzione: non è più la città dell'Ottocento dove le infrastrutture erano le-

gate quasi naturalmente al tessuto di produzione; tutte le attività produttive sono già state riposizionate. Il sistema di trasporto privato e pubblico garantisce una maggiore libertà di movimento e quindi una maggiore autonomia localizzativa.



Fig.3. A sinistra la stazione Varesine nel 1950, a destra, la stazione delle Varesine e chiesa di San Gioacchino con il Pirelli in costruzione sullo sfondo. (fonte: Blog Urbanfile <https://blog.urbanfile.org/2014/07/09/zona-porta-nuova-la-storia-di-un-area-e-le-sue-trasformazioni-capitolo-1-porta-nuova-e-le-origini/>)

Il Piano del '53 nasce sulla spinta innovativa di una visione di crescita economica e urbana esponenziale, dettata dalla voglia di ricostruzione. Siamo nel primo periodo del dopoguerra, per la prima volta un piano viene redatto sulla scorta di una legge urbanistica nazionale, la n° 1150 approvata nel 1942, la quale definisce norme e disciplina funzionalmente (con il concetto di zonizzazione) l'intero territorio comunale. Non a caso le prime commissioni di studio sulle indicazioni normative della legge urbanistica vengono istituite a Milano proprio per la redazione del nuovo Piano Regolatore.

“I criteri fondamentali che informano il nuovo Piano regolatore di Milano e ne determinano le caratteristiche più salienti vanno ricercati nell’inserimento del piano urbano in uno schema di Piano Regionale nel decentramento industriale nella creazione di un centro direzionale regionale nella zonizzazione dell’intero territorio comunale nella costruzione di grandi assi attrezzati di penetrazione della città [...]. Il Centro in cui dovranno essere ubicate le sedi di quasi tutte le industrie e attività regionali, si trova all’incrocio degli assi attrezzati, funzionanti da collettori di tutte le arterie di penetrazione provenienti dalla Lombardia oltre che dal traffico cittadino, in modo da rompere il tradizionale sistema circolatorio, conservato da tutti i piani precedenti senza che mai vi fossero proposti di modificare sostanzialmente la struttura originariamente concentrica della città romana, della città medievale, delle mura e dei bastioni spagnoli”

5 Dalla “Relazione tecnica illustrativa, del progetto di nuovo Piano Regolatore Generale della città di Milano” Deliberazione del Consiglio Comunale del 12 luglio 1950.

va forse ricercata nella rigidità del modello imposto di centro direzionale e nella, sempre presente, contraddizione che si protrae dall'origine della storia di questo luogo ovvero la sovrapposizione di un'idea di città alla città costruita, che non ha permesso di cogliere e interpretare la vera essenza della struttura urbana presente. Ad eccezione di alcuni interventi sporadici come i nuovi grattacieli delle ferrovie e poche meritevoli iniziative a livello accademico e culturale, che si preoccupano di proporre un nuovo approccio alla definizione urbana di queste aree riviste in una logica di riproposizione dello spazio pubblico, per riattualizzare il dibattito sul destino urbanistico di questa parte di città bisogna attendere i primi anni '90, con il concorso di Garibaldi-Repubblica e, poco prima, con la predisposizione del Documento Direttore del Passante Ferroviario 1983 e con i relativi progetti d'area.

Collegato al PRG, un altro strumento di pianificazione, il Piano Comunale dei Trasporti, crea una forte integrazione tra tendenza insediativa e previsioni infrastrutturali: una nuova logica urbanistica, anche se storicamente consolidata, si struttura e prende avvio con una nuova gestione del territorio poichè si pensa a governare la complessità non attraverso semplici previsioni di piano, ma con strumenti capaci di programmare le diverse problematiche urbanistiche anche con il concorso dei privati.

La vecchia idea del centro direzionale prevede la possibilità di insediare funzioni legate al mondo delle assicurazioni, della finanza e al sistema informazionale regionale con l'insediamento di grandi strutture commerciali e poli culturali. Un mix funzionale che costituirà la base del nuovo concorso internazionale del 1991-1992, promosso da AIM (Associazione Interessi Metropolitan) e dall'Amministrazione Comunale, vinto da Pierluigi Nicolin, a cui è però seguita una sentenza di annullamento su ricorso di alcuni residenti. Questo concorso segna lo strappo con la tradizione architettonica: attraverso le proposte presentate si evince una forte internazionalizzazione dell'architettura, un momento di rottura con tutta una tradizione architettonica che si era omologata e perpetuata fino agli anni Ottanta. Il progetto vincitore dell'architetto Pierluigi Nicolin è strutturato su una accurata lettura delle infrastrutture stradali, reinterpretando attentamente le diverse esigenze pubbliche e private, anticipando in maniera inequivocabile il futuro della città, ponendo le basi sia urbanistiche sia architettoniche al definitivo disegno.

“Il progetto cerca di interagire con i diversi “livelli di realtà” ormai rinvenibili in loco storici, infrastrutturali, sociali, territoriali e urbani, cercando non soltanto di imporre una nuova forma al sito quanto anche derivarla dalla situazione [...]. Una scelta che potrà favorire la realizzazione delle opere per stralci successivi entro una città che dovrà continuare a funzionare”

L'attenzione che il vincitore del concorso pone nel disegno e nei segni della cit-

6 Nicolin, P., (1992), “Relazione allegata al progetto” in Progetti per Milano, Abitare Segesta Cataloghi.

tà, la si può ritrovare – seppure con le dovute differenze stilistiche maturate in seguito all’attualizzazione delle diverse esigenze, pubbliche e private sorte nel tempo – negli interventi che oggi si mostrano nella loro interezza. L’idea di città che anticipa quello che poi avverrà è già tutta scritta e disegnata nell’attenzione dell’orchestrazione volumetrica, attuabile per parti e in un tempo diverso, ma sempre all’interno di un disegno stratificato nella città. La complessità dell’intervento avrà poi una travagliata storia amministrativa che, dopo lunghe vicissitudini, ci porterà ai giorni nostri. Le funzioni previste dal documento direttore del passante, fatte proprie dal bando di concorso, saranno oggetto di complesse trattative, che trasformeranno quel luogo da città informazionale a città del consumo. In seguito al concorso del ’91 e all’annullamento su ricorso dei residenti, il Comune di Milano ha avviato uno studio urbanistico dell’area che ha portato alla definizione di un PII elaborato con la consulenza dello stesso Nicolin e basato su una disposizione attorno ad un parco centrale.



Fig.5. Il progetto vincitore del concorso del 1991 per l’area di Garibaldi-Repubblica di Pierluigi Nicolin, planimetria generale e vista assometrica d’insieme.

Solo nel 1999, su iniziativa di privati insieme al Comune di Milano e alla Regione Lombardia, si è avviato concretamente il processo di trasformazione che ha portato alla redazione del PII Garibaldi-Repubblica.

Il Programma Integrato di Intervento Garibaldi–Repubblica, incentrato su principi di connessione, pedonalità, eccellenza architettonica e nuova centralità, è caratterizzato da un elevato livello di accessibilità, grazie alla presenza del servizio ferroviario regionale (passante incluso), di linee metropolitane esistenti (MM2 e M5) e della rete di superficie del trasporto pubblico locale. A ciò si unisce il mix funzionale che prevede il 63% a direzionale pubblico e privato, il 20% a residenziale, il 10% a funzioni legate a servizi di interesse generale e a ricettivo e il 7% a funzioni commerciali. I quattro principali obiettivi del Piano erano:

1. la realizzazione di un luogo di grande prestigio per la città e per l’intera Regione, in cui gli spazi pubblici fanno da sfondo al progetto;
2. la creazione di un nuovo polo istituzionale;
3. la realizzazione dei Giardini di Porta Nuova, moderno giardino urbano concepito sul modello dei più qualificati esempi della città e delle migliori realtà internazionali;
4. il potenziamento del trasporto pubblico e il miglioramento della rete stradale e del sistema della sosta attraverso un radicale ridisegno che razionalizzi e riequilibri gli attuali assetti.

6.2.3 Governance del processo

Il progetto di Porta Nuova è un sistema denso che va letto con molta attenzione, perché si tratta di un modello di gestione della complessità che ha funzionato nonostante abbia radicalmente cambiato una parte di città che sembrava irrimediabilmente perduta a causa dell'alta frammentazione delle proprietà e dell'impossibilità di trovare una regia complessiva a uno degli "sterrati" più importanti e più irrisolti alle porte del centro di Milano. Come riportato da Manfredi Catella, *l'area è stata individuata con grande lungimiranza dai suoi investitori, perché raccoglie una concomitanza di fattori, tutti potenzialmente positivi, in una delle metropoli più rappresentative d'Europa: è abbastanza centrale e seduta su ben tre linee di comunicazione, è strategica e consta di una grande dimensione capace di assorbire considerevoli superfici di costruito lasciando poi libera un'area considerevole per il parco.* I protagonisti di questa trasformazione sono stati i fondi di investimento e gli attori del settore finanziario-immobiliare, a dimostrazione di una crescita esponenziale di attrattività nella nostra città per i capitali esteri che affluiscono in Italia ormai in maniera stabile. Basti pensare che Milano è al 15esimo posto nel mondo tra le città più interessanti per il Real Estate, quinta – secondo le valutazioni del colosso USA Hines – nella classifica europea preceduta da Londra, Parigi, Berlino e Dublino.

Come è noto, tutto il progetto è stato realizzato da Hines – Coima, che poi lo ha venduto in blocco al fondo Qatar Investment Authority (Qia). La quota che invece era in capo all'ex Fondiaria di Salvatore Ligresti, fallita ufficialmente nel 2012, è stata rilevata dal gruppo UnipolSai, ora impegnato nella valorizzazione dell'immenso e disordinato patrimonio lasciato dai Ligresti fra cui si distingue anche la torre Galfa, lo storico grattacielo di Milano progettato negli anni Cinquanta da Melchiorre Bega e poi rimasto nel più completo abbandono, che sta rinascendo come un hotel di lusso business oriented e residenze, di lusso pure quelle, da destinare all'affitto.

Questi stessi attori sono anche i protagonisti della seconda fase nell'espansione di Porta Nuova, che coinvolge ora le aree limitrofe, in particolare la zona di Corso Como e quella ben più estesa di Gioia/Pirelli. Di fatto si sta realizzando quel famigerato Centro Direzionale, agognato fin dai lontani anni Cinquanta, il cui fallimento aveva condannato queste aree all'immobilismo e ad un vuoto urbano vertiginoso.



Fig.6. La sede COIMA situata all'interno del complesso di Porta Nuova, tra le Varesine e piazza Gae Aulenti.

6.2.4 Il progetto: obiettivi e masterplan

Lo spazio pubblico come armatura del processo di rigenerazione

Incentrato sull'idea di generare una nuova socialità per luoghi degradati della città attraverso una nuova percezione spaziale e in continuità con la tradizione storica delle porte milanesi, Porta Nuova è l'intervento di rigenerazione urbana più grande mai eseguito nel cuore di Milano, con il coinvolgimento di circa 290.000 metri quadri di aree dismesse e vincitore dei Mipim Awards 2018 in qualità di Best Urban Regeneration Project.

Sede di numerose aziende nazionali e internazionali che hanno scelto di stabilire qui i loro headquarters, Porta Nuova è stato articolato come una sorta di by-pass urbano volto a riconnettere i quartieri da decenni "scuciti", degradati e al centro di ripensamenti mai compiuti di Garibaldi, di Isola e di Varesine, cercando di mettere in relazione la storia e l'identità di ognuno di essi e individuando proprio nello spazio pubblico il vero motore di traino di tutte le attività.

In questo nuovo quartiere il valore dell'innovazione passa soprattutto dal "non costruito": a essere valorizzati sono gli spazi liberi, aperti, che, a prima vista paradossalmente, diventano luoghi da vivere tanto quanto palazzi, ville e uffici, allargando i confini e moltiplicando le possibilità di fruire gli spazi, attraverso un'implementazione qualitativa e quantitativa degli spazi pubblici. Di fatto, sono proprio gli spazi pubblici a costituire quel sistema fluido e integrato di connessioni che rende l'intero intervento

Come ha dichiarato Manfredi Catella, Fondatore & Amministratore Delegato di COIMA,

“La straordinarietà delle città è fatta dalla qualità del non costruito. Una città non è bella solo per i palazzi ma per le piazze, le strade, per lo spazio pubblico che ti fa stare bene”.

E così, in una Milano che appariva già strutturata nei suoi quartieri e nelle sue identità, lo spazio di Porta Nuova è stato riportato alla luce con l’obiettivo di ricongiungerlo al resto della città, semplificando le linee e mantenendo il focus sulla necessità di riportare le persone a vivere gli ambienti esterni grazie a un modo nuovo di concepire lo spazio, pensato per essere attraversato e vissuto anche al ritmo lento del cammino. Un sistema pedonale continuo, infatti, si intreccia ad aree verdi, piazze e passerelle, mentre le automobili diventano “invisibili”, incanalate in un tunnel che non intralcia la mobilità più sostenibile e “umana”. Sviluppandosi infatti come la più lunga passeggiata della città, non solo è un progetto che ha saputo rivelarsi di fondamentale importanza dal punto di vista urbano, come cerniera tra quartieri diversi e come dispositivo capace di svelare un brano di città inedito, ma anche dal punto di vista sociale, risultando essere oggi un luogo molto amato dai cittadini che quotidianamente lo affollano, soprattutto per la molteplicità di funzioni offerte.

Anche i palazzi cambiano aspetto e non somigliano alle montagne grigie che in alcuni luoghi si innalzano dalle strade, togliendo luce e chiudendo gli orizzonti. Camminando per Porta Nuova, gli occhi incontrano edifici in cui l’imponenza del cemento è sostituita con la naturalezza del legno e la luminosità del vetro, che riflette l’azzurro del cielo e che regala aria, spazio, leggerezza.



Fig.7. Un’immagine che dimostra come l’intero intervento risulti come un luogo urbano in cui la rete di spazi pubblici fa da plafone all’intero progetto.

Lo sviluppo prevede la realizzazione di strutture per complessivi 360 mila mq a destinazione terziaria, commerciale, residenziale, espositiva, culturale ed alberghiera e la realizzazione di un parco centrale, giardini pubblici ed aree pedonali pubbliche. Nell’ambito del progetto grande importanza riveste la nuova sede del-

la Regione Lombardia realizzata tra il 2007 e il 2010, che ha dato vita a un vero e proprio “pezzo di città” costituito da una torre di circa 161 metri e da quattro edifici più bassi ad andamento curvilineo. I corpi bassi, ispirati ai crinali lombardi, generano un articolato sistema di spazi pubblici tra i quali si distingue la centrale Piazza Città di Lombardia. L'intero complesso ospita non solo gli uffici regionali ma anche spazi espositivi e commerciali, sale per riunioni e convegni, biblioteche e archivi, giardini, un auditorium e altri ambienti direttamente fruibili dai cittadini.

Un vero e proprio progetto di paesaggio, arricchito da alcune soluzioni architettoniche avveniristiche firmate dai più grandi architetti contemporanei, che lavora sui temi chiave di densità e permeabilità. Se infatti, il processo di densificazione dell'area ha visto sorgere numerosi edifici e grattacieli, la forte permeabilità degli spazi urbani è garantita attraverso il controllo e la regia dei collegamenti pedonali in cui il paesaggio funge da moderatore e plasma la continuità spaziale, integrando armoniosamente edifici privati e spazi pubblici e facendoli convergere nel grande parco.

Un luogo di vita, di lavoro, di incontro per famiglie, ragazzi, sportivi, professionisti, turisti e semplici curiosi. Uno spazio pensato per la comunità, aggregatore di esperienze e di relazioni, uno spazio di condivisione, su misura non solo dei residenti e di chi vi ci lavora ogni giorno. Uno spazio vivo, “always open” verso la città e verso il mondo, un *condensatore urbano* in grado di assolvere a più funzioni - terziaria, commerciale, residenziale e soprattutto ricreativa - e strutturato come un continuum che rende possibile la fluidità progettuale nella percorrenza, garantendo così una naturalità diffusa e integrata al sistema costruito, fornendo una mediazione tra la scala della città e quella della persona.

Esso ha solo restituito alla città uno dei suoi storici quartieri industriali in abbandono ma ha anche riaperto i suoi spazi alla comunità e la città al mondo.

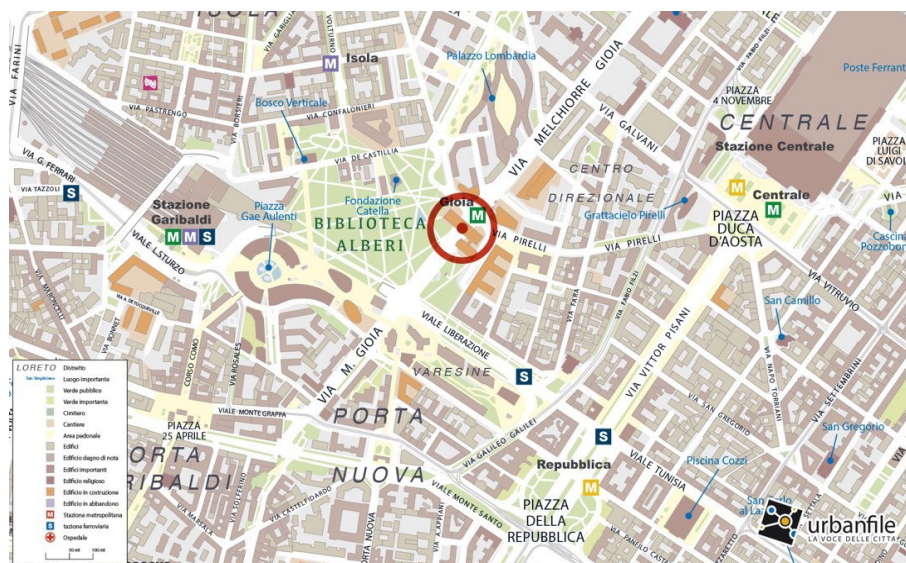


Fig.8. Una planimetria dell'area con le differenti destinazioni funzionali (Fonte UrbanFile).

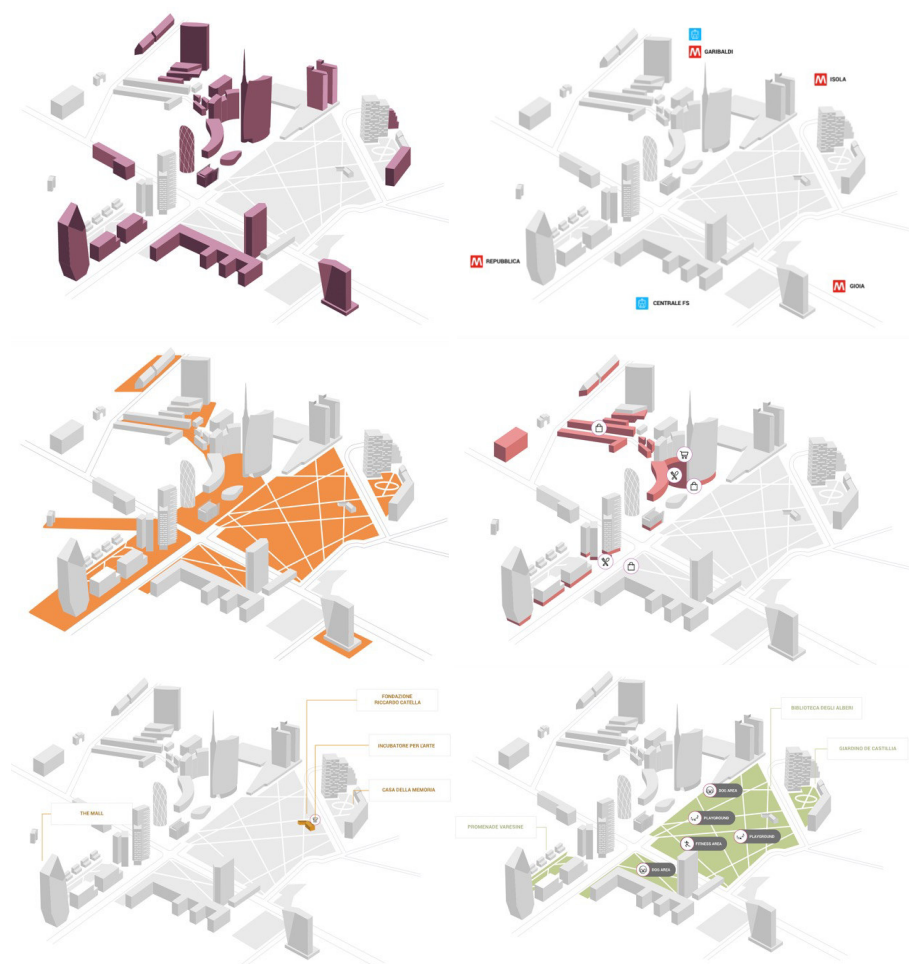


Fig.9. Gli schemi funzionali di Milano Porta Nuova (Fonte: <https://www.residenzeportanuova.com/it>)

6.2.5 La rete di spazi pubblici a Milano Porta Nuova: dimensioni prestazionali e componenti elementari.

L'intero progetto di rigenerazione è stato scelto come caso studio proprio a supporto dell'idea secondo la quale, per attivare virtuosi processi di rigenerazione urbana non sia possibile trascendere dal progetto di spazi urbani complessi e per dimostrare come questi spazi siano articolati in più componenti elementari che, messi a sistema, riescono a rendere vitale il processo.

A Milano Porta Nuova la rete di spazi pubblici è stata, sin dalla fase progettuale, il motore trainante dell'intero processo di rigenerazione. Quando la comunità urbanistica era divisa in due fazioni, da una parte i detrattori che hanno criticato l'esperienza milanese perché avrebbe aperto le porte alla deregulation, accantonando ed ignorando il piano regolatore e la sua visione olistica e generale, sostituito con un patchwork di singoli progetti cui mancherebbe una visione unitaria e soprattutto concepiti più per le esigenze della imprenditoria immobiliare che per i bisogni della collettività, (Fera, 2021) dall'al-

tra i sostenitori che, elogiando il pragmatismo delle amministrazioni milanesi nel realizzare un intervento così ambizioso, hanno sostenuto l'importanza del progetto "per parti" soprattutto per una città come Milano, risolvendo di fatto uno dei grandi problemi irrisolti della città e riscoprendo il ruolo fondamentale del progetto urbano come unico elemento in grado di garantire la realizzazione concreta delle norme del piano e come progetto dello spazio pubblico⁷.

Ma che prestazioni ha questo spazio urbano? Risponde ai requisiti stimati a priori come fondamentali affinché uno spazio pubblico sia vitale, interconnesso e attrattivo?

Senza dubbio, un elemento di forza di Porta Nuova è rappresentato dall'alta *accessibilità*, sia a livello di trasporto pubblico, linee metropolitane e sistema ferroviario, sia viabilistico, che fa di questa area una realtà e occasione di intervento unica in ambito urbano centrale. È facile da raggiungere a piedi (con i mezzi pubblici) poiché gli utenti possono utilizzare una varietà di opzioni per raggiungere il sito, e da attraversare. I viali che solcano Porta Nuova sono pensati per fare da framework all'intero progetto, facendo fruire lo spazio nella sua totalità ricomponendo i frammenti della città da decenni separati tra loro.

Un altro elemento distintivo è la *multifunzionalità*, basti pensare alle diverse funzioni inserite all'interno dell'area: un grande parco, una piazza, viali pedonali e aree ristoro, la torre sede centrale della banca UniCredit, corso Como con i suoi viali commerciali e quelli del lavoro. Un luogo dove forma e funzione trovano il giusto equilibrio, in cui *confort* e *sicurezza* intesi come lo stare bene in un luogo sono canoni ampiamente riconosciuti e la *bellezza* è sinonimo di qualità architettonica e ambientale. Un progetto avanguardistico che riassume in sé anche diverse declinazioni del concetto di sostenibilità:

- *Sostenibilità Civica*, intesa come un nuovo modo di progettare lo sviluppo urbano partendo dalla valorizzazione del passato delle aree limitrofe preesistenti e tenendo conto delle esigenze di sviluppo della città per quanto riguarda le tematiche ambientali e sociali, quali i problemi legati al traffico cittadino e alla sicurezza;
- *Sostenibilità Infrastrutturale*, grazie alla posizione privilegiata al confine con l'area Eco Pass di Milano e alla realizzazione di un'importante rete di infrastrutture come treni, metropolitane, tram e autobus, mezzi di trasporto alternativi che faranno di Porta Nuova un grande nodo di smistamento dei trasporti a livello cittadino;
- *Sostenibilità Ambientale*, secondo i requisiti del decreto legislativo 29/12/2006 n. 311 per il 2010 e attraverso la progettazione di edifici dotati dei sistemi più avanzati per l'approvvigionamento alternativo

⁷ C. Bianchetti, (2016), *Spazi che contano. Il progetto urbanistico in epoca neo-liberale*, Donzelli, Roma.

di energia, e per il miglioramento del benessere delle persone che vivranno e lavoreranno a Porta Nuova.

Un progetto insomma in cui l'architettura dialoga con lo spazio pubblico, in cui ogni componente elementare si armonizza e si integra nel contesto in cui è inserito.

Parco urbano, Biblioteca degli Alberi

L'intervento di paesaggio, inserito all'interno di un'operazione di riqualificazione più ampia di natura sia pubblica sia privata, trova la sua massima espressione progettuale nella Biblioteca degli Alberi e nei numerosi spazi pubblici che gli fanno da cornice.

Concepito cuore pulsante dell'intero intervento di rigenerazione, il parco BAM, Biblioteca degli Alberi Milano, caratterizza il progetto urbanistico raccordandone le diverse parti e divenendo un elemento di riferimento per gli ambiti urbani circostanti.

Inaugurato nel 2018, è il terzo parco più grande del centro di Milano (dopo Parco Sempione e i Giardini Montanelli) sin da subito battezzato "il polmone di Portanuova", progettato dall'architetto paesaggista Petra Blaisse dello studio Inside Outside⁸, in collaborazione con Piet Oudolf, già autore della High Line di New York.

L'idea principale del progetto di concorso è stata quella di aggiungere una nuova tipologia di parco al paesaggio urbano milanese, un parco che rappresentasse una versione moderna dell'Orto Botanico e che, attraverso la sua rete connettiva di tracciati pedonali, divenisse un vero e proprio Campus Culturale;

"un luogo dove le persone possono incontrarsi, divertirsi ed educarsi; un luogo per il tempo libero, lo sport, la bellezza e l'apprendimento; un luogo che collega tutte le aree e gli abitanti che lo circondano e che è esso stesso connesso a tutti i lati e a tutti i livelli." (Petra Blaisse, 2004)

Uno dei temi progettuali di maggior rilievo è caratterizzato dai percorsi che suddividono lo spazio del parco nelle sue componenti elementari: aree per il relax, per i giochi, per le passeggiate, una palestra all'aperto, un grande specchio d'acqua, un'area per i cani, un campo fiorito, un labirinto di cespugli e il lido, fruibile nella stagione estiva. Tutti i tracciati sono stati realizzati in modo da creare un reticolo di connessioni e garantire l'accesso al parco da diverse aree intorno al sito; attraverso la sovrapposizione e l'incrocio dei percorsi, si creano in maniera naturale degli slarghi che divengono aree in cui collocare mercatini, mostre, etc. I percorsi, insieme ai campi irregolari che si creano dalla loro congiunzione, possono superare dislivelli e gallerie di traffico sottostanti, creare muri acustici e

⁸ Lo studio Inside Outside è specializzato in architettura di interni e del paesaggio e formato da un gruppo di professionisti, architetti, paesaggisti e designer che realizza progetti soprattutto nell'ambito degli spazi pubblici.

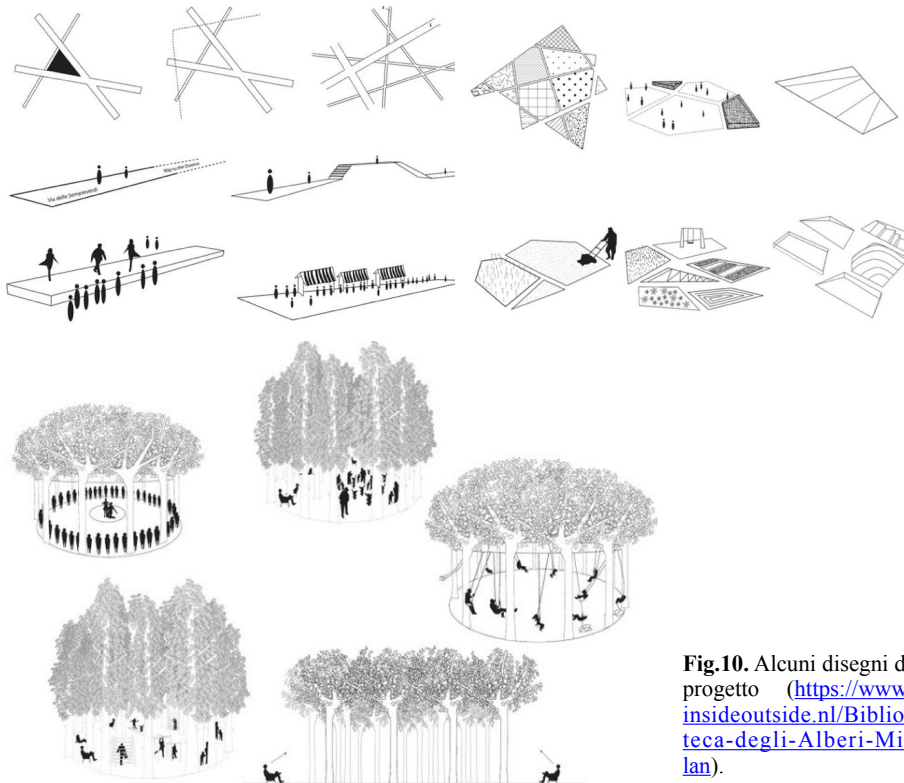
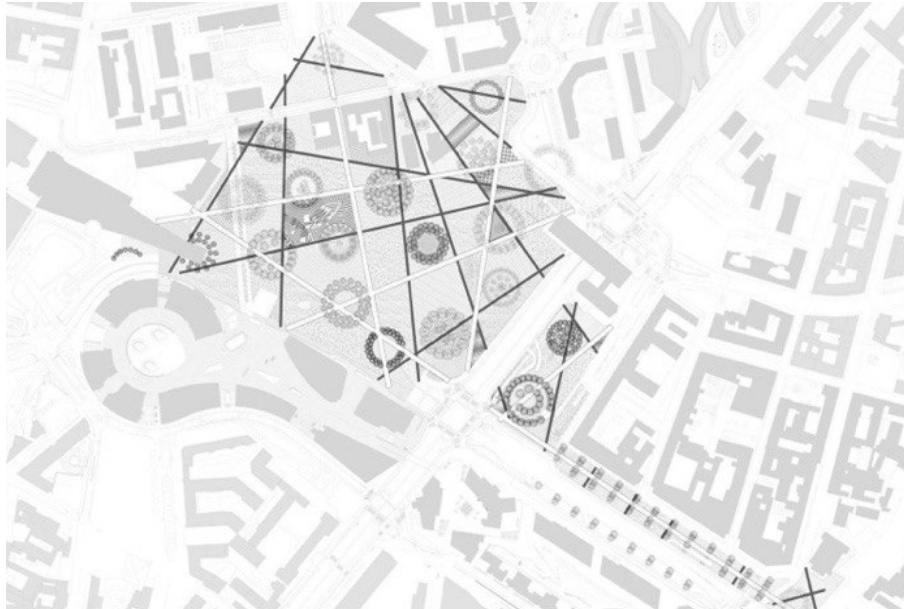


Fig.10. Alcuni disegni di progetto (<https://www.insideoutside.nl/Biblioteca-degli-Alberi-Milan>).

Il disegno per i campi è composto da una serie di specie accuratamente selezionate; vi sono infatti 500 alberi, oltre 135.000 piante di 100 specie diverse e 22 foreste circolari; radunati in cerchio sono stati piantati gli alberi di trenta specie che vivono nell'area milanese e nella pianura padana come il pioppo bianco, la

betulla, la quercia rossa, il pioppo nero, il cedro del Libano, etc. Ogni specie è messa in evidenza e raccontata dall'incisione nella pavimentazione dei viali che solcano in linea retta il parco e creano un effetto paesaggistico di grande rilievo, offrendo un diverso tipo di crescita e programma.



Fig.11. Alcune delle specie vegetali presenti nel BAM

Nel parco e lungo i suoi bordi sono collocati una serie di edifici culturali, educativi, sociali e commerciali, edifici legati alla moda e alla cultura, nodi vitali del trasporto pubblico, strade trafficate e zone residenziali tranquille come il quartiere Isola. L'assenza di recinzioni consente una continuità degli spazi pedonali fra la sede della Regione Lombardia, Piazza della Repubblica e Piazza XXV Aprile rendendo, di fatto, l'area completamente permeabile. La costante necessità di garantire la continuità dei percorsi e della sequenza delle diverse componenti elementari del progetto implica sempre il ricorso alla nozione di permeabilità:

questa consente il passaggio tra diversi sistemi, favorendo gli attraversamenti e le relazioni visuali e paesaggistiche. (L.Montedoro, 2018)

Ciò fa sì che il tessuto urbano sia percepito come un continuum, da una parte, e contribuisce a modulare la relazione tra pubblico e privato dall'altra, ricorrendo a soluzioni urbane che interpretano la mediazione.

All'interno del parco ha sede il Centro Culturale delle Varesine, il Modam, polo di formazione dedicato alla creatività, la Fondazione Riccardo Catella, che promuove e studia le pratiche di eccellenza nello sviluppo del territorio, l'Incubatore dell'Arte, luogo sperimentale che prosegue le esperienze culturali e artistiche consolidate nel quartiere Isola e l'Isola Community Center.

Per preservare la magnificenza di questo luogo il Comune nel luglio 2019 ha sottoscritto una partnership pubblico-privata con COIMA e la Fondazione Riccardo Catella per la manutenzione, sicurezza e creazione di un programma culturale per il parco Biblioteca degli Alberi. La gestione è stata affidata alla Fondazione, ente no profit attivo da oltre 10 anni con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile del territorio, la quale ha creato il progetto BAM con l'obiettivo di garantire elevati livelli di manutenzione e sicurezza a costo zero per la collettività, contribuendo a creare un nuovo modello di collaborazione pubblico-privato con un programma culturale inclusivo e aperto alla città.

Piazza in quota, Gae Aulenti



Fig.12. Nell'immagine una fotografia di Piazza Gae Aulenti, in cui sono evidenziati i percorsi con le sedute circolari e gli specchi d'acqua.

Dopo il cuore verde del complesso Porta Nuova, piazza Gae Aulenti è uno dei simboli di questo nuovo sguardo sull'architettura e sull'intreccio tra spazi e persone.

Progettata dall'architetto Cesar Pelli in collaborazione con gli studi Land Milano e Aecom, specializzati in paesaggistica, ha ricevuto il Landscape institute award 2016 all'interno della categoria Design for a medium-scale development, un riconoscimento a livello internazionale per i professionisti e i progetti del paesaggio. Questa piazza, definita una più belle al mondo, anche in termini di innovazione e sostenibilità ambientale, se da una parte risulta essere un esempio del tentativo di ripristinare la funzione originaria delle piazze come luoghi di incontro e di aggregazione sociale tra cittadini, dall'altra appare chiaramente classificabile tra i nuovi componenti elementari frutto della società contemporanea, essendo rialzata di 10 metri rispetto al piano stradale per evadere i ritmi frenetici tipici della città.

Di forma circolare di circa 80 metri di diametro con una superficie di 2.300 metri quadri, con tre livelli intermedi che prevedono la stazione della metropolitana e il parcheggio, è collegata con rampe e scale alle vie circostanti. Presenta tre fontane circolari a sfioro, circondate da 105 metri di sedute curve in pietra a grana e porticati che adornano i passaggi pedonali e le vetrine dei negozi.

Una lunghissima panchina-scultura su cui riposare, il fruscio dell'acqua che mitiga il rumore delle strade circostanti e il dislivello di sei metri d'altezza rispetto alla città fanno di questo un luogo in cui rifugiarsi per evadere i ritmi frenetici di Milano, concedendosi del meritato riposo con vista sullo skyline meneghino.

Eletta simbolo della Milano contemporanea, la piazza è il centro nevralgico non solo del Progetto Porta Nuova e del Centro Direzionale, ma anche di una delle aree più ricettive della città, grazie alla presenza delle linee metropolitane M2 e M5, della Stazione di Milano Porta Garibaldi, sotto la quale transita anche il passante ferroviario, e di importanti strade come via Melchiorre Gioia. Trattandosi di una piazza pedonale è facilmente raggiungibile a piedi da diverse direzioni.

Del complesso progetto di rigenerazione fa anche parte la *Piazza città di Lombardia*, già analizzata nel capitolo 4 tra gli esempi di componenti elementari.

Fig.13. Due foto di Piazza città di Lombardia, novembre 2019.



Tra passato e futuro, la città che cambia

Entro il 2030 Milano cambierà nuovamente volto e si sta già preparando a convogliare nuovi investimenti. Porta Nuova, quartiere storico della città, è uno dei protagonisti di questa evoluzione, più culturale che immobiliare.

La Milano del 2030 definita dal Piano di Governo del Territorio (PGT) recentemente adottato dal Comune si svilupperà in un piano urbanistico che, nel prossimo decennio, sposta la propria attenzione dal centro storico ad aree più periferiche, con un occhio di riguardo a verde, giovani, connessioni, servizi e qualità urbana. Milano è la città in grado di attrarre sempre più investimenti, sia italiani sia internazionali, nel settore del real estate. Dall'area post Expo all'ex Falck di Sesto San Giovanni, da Santa Giulia a Porta Romana fino agli scali ferroviari, un nuovo ciclo di grandi trasformazioni sta per investire la città, aggiungendosi agli imponenti interventi già realizzati negli ultimi anni. Tra i quali spicca, per investimento e dimensioni dell'area coinvolta, il *Progetto di Porta Nuova*: tra il Bosco Verticale di Stefano Boeri, Piazza Gae Aulenti con la torre Unicredit, il Pavillon in affitto a Ibm, la Torre Diamante, la Biblioteca degli Alberi, la torre della Regione di Palazzo Lombardia, The Corner con Spazio Leonardo, Versace, l'Inter e, prossimamente, anche Huawei, questo quartiere ha letteralmente ridefinito lo skyline cittadino.

La zona sta riscuotendo sempre maggiore interesse ed attirando molti investitori, i quali ora si apprestano a mettere sul piatto più di un miliardo di euro per dare il via alla *fase 2 del progetto* di riqualificazione. Da circa un anno infatti, si sta predisponendo un nuovo masterplan denominato "*Porta Nuova Gioia*" con l'obiettivo di ridisegnare i restanti 260 mila metri quadri di spazi pubblici e lotti privati da riqualificare lungo l'asse di via Melchiorre Gioia. Lo scopo è quello di dare continuità e riunificare la parte est con quella ovest, che attualmente risultano nettamente separate a causa della trafficatissima arteria e dell'ingombrante edificio ponte dei dismessi Uffici Tecnici Comunali.

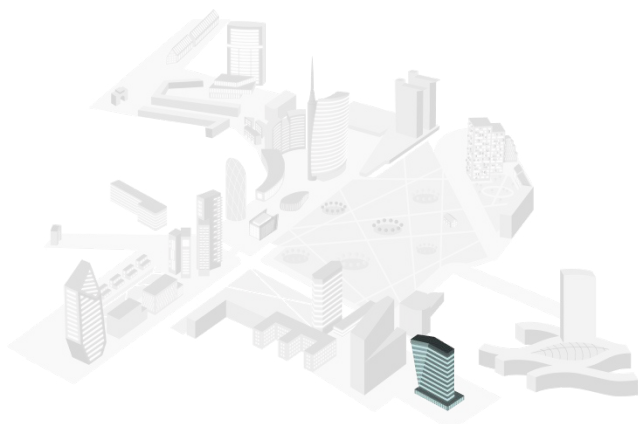


Fig.14. (fonte: <https://www.portanuova.com/it/district/evoluzione>)

Gioia 22

Architettura incisiva nel panorama urbano in cui si inserisce, con quella sua forma originale che tiene conto delle esigenze di ottimizzazione della luce e dell'energia solare, fattori che ne hanno determinato una forma dinamica, soprannominata "la scheggia".



Fig.15. (fonte: <https://www.portanuova.com/it/district/evoluzione>)

Corso Como Place

Sarà il primo complesso per uffici dell'area. Il progetto di recupero avviato nel 2018 riguarda la riqualificazione di un intero isolato di interesse storico tra Via Tocqueville e Via Bonnet. Un intervento fondamentale per la **riconnesione delle aree pubbliche** di Viale Pasubio, intorno alla sede di Fondazione GianGiacomo Feltrinelli & Microsoft House, con Corso Como e Piazza Gae Aulenti. Questo grazie alla riqualificazione degli spazi pedonali circostanti e alla *continuità con le aree pedonali di Corso Como*. Nel rispetto della mobilità green promossa da Portanuova, *piste ciclabili, camminamenti e aree verdi* collegheranno gli spazi. Oltre a questi interventi sono previsti altri tre grattacieli il cui compito sarà quello di riunificare in una rete continua, gli spazi pubblici già presenti e quelli in costruzione:

- il centro direzionale *Pirelli 35*;
- la riqualificazione del “Pirellino” storico, il *Pirelli 39*, green house destinata alla didattica e serra laboratorio della biodiversità che ri-connetterà i suoi nuovi spazi pubblici con il Parco Biblioteca degli Alberi;
- *Gioia 20*, un importante progetto di riqualificazione che vedrà la costruzione di due edifici al cui interno sorgerà una nuova piazza.

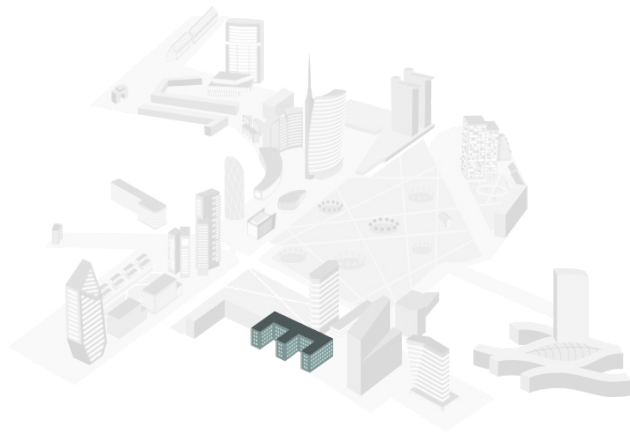


Fig.16. Pirelli 35 (fonte: <https://www.portanuova.com/it/district/evoluzione>)



Fig.17. Pirelli 39 (fonte: <https://www.portanuova.com/it/district/evoluzione>)

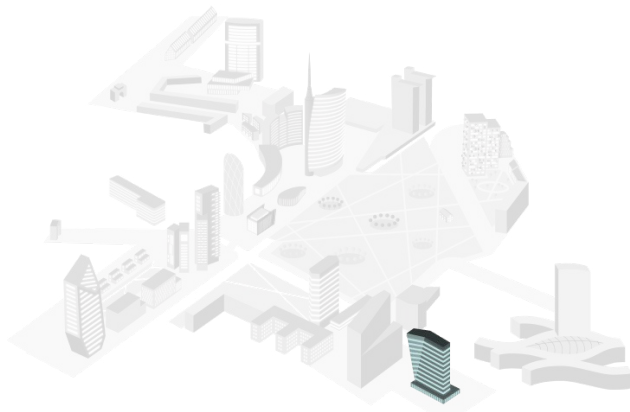


Fig.18. Gioia 20 (fonte: <https://www.portanuova.com/it/district/evoluzione>)

6.3 Rotterdam e il quartiere Hart van Zuid

6.3.1 Trasformazioni e politiche urbane olandesi.

Negli ultimi decenni le città hanno modificato la propria forma in relazione ai grandi cambiamenti sociali ed economici caratteristici della società contemporanea; nel cambiamento la città ha trasformato, migliorandoli, alcuni spazi della vita collettiva mentre, al contrario, ha accelerato il degrado e la frammentazione di quegli ambiti difficilmente trasformabili, che non hanno saputo adeguarsi ai ritmi ed alla velocità della città contemporanea. I principali spazi che hanno subito questa disgregazione sono *proprio gli spazi pubblici che non sono stati interessati da una riconversione in “luoghi” della città contemporanea*. L’Olanda pone una grande attenzione al rapporto forma-funzione ed è caratterizzata da una produzione costante di documenti politici di strategia nazionale e comunale in cui si evince una attenzione crescente e strategica al progetto della città, prima moderna poi contemporanea, e al governo della sua complessità; una attenzione al disegno urbano, alle politiche ed alle visioni comunali, ma anche e soprattutto alla qualità dello spazio urbano nella sua dimensione fisica e sociale.

Già nel 1965 con l’approvazione dello Spatial Planning Act (Wet op de Ruimtelijke Ordening) si cercava di regolare la pianificazione spaziale cercando di limitare gli spostamenti demografici verso la conurbazione della Randstad; fino al 1970 il dibattito urbanistico fu incentrato sull’urbanizzazione regionale. La pianificazione territoriale doveva svolgere una funzione di supporto della politica industriale e si doveva intervenire concretamente per frenare i movimenti di popolazione dalle zone periferiche del paese in direzione della conurbazione della Randstad.

Dagli anni ‘70 il problema principale dell’urbanistica olandese diventa il frazionamento della campagna a seguito del processo di urbanizzazione diffusa e il piano territoriale del 1966 introduce il perseguimento di un modello di insediamento denominato “decentramento guidato” per contenere questo fenomeno: la nuova unità di base per la pianificazione diventa il comprensorio, costituito da un insieme di tipologie ambientali che si differenziano per l’ampiezza dell’insediamento, il livello dei servizi, i trasporti, la densità residenziale. Già nel 1975 si inizia a parlare di città compatta, e le politiche urbane e territoriali sono incentrate sulla riqualificazione urbana attraverso la promozione di interventi di riuso edilizio, di intensificazione agricola, conferendo priorità allo sviluppo del trasporto pubblico. I principali strumenti di pianificazione spaziale sono i documenti politici che contengono punti e principi chiave della politica nazionale di pianificazione spaziale a medio e lungo termine. Il primo ed il secondo documento, *Eerste Nota inzake*

de Ruimtelijke Ordening del 1960 e *Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening* del 1966, avevano come obiettivo la distribuzione equilibrata della popolazione sull'intero territorio nazionale e individuavano come elemento strategico nella pianificazione spaziale la presenza di un 'Green Heart' al centro della Randstad, circondato da un cluster di città a loro volta circondate da buffer zone che avevano lo scopo di prevenirne la crescita e favorire i processi di metropolizzazione. La Tweede Nota nacque con l'obiettivo di una distribuzione più equilibrata della popolazione sul territorio. Secondo la Vierde Nota extra Ruimtelijke Ordening (VINEX 1994) lo sviluppo urbano non sarebbe dovuto avvenire a spese del territorio agricolo e i nuovi sviluppi si sarebbero dovuti attuare all'interno delle città esistenti per non dar luogo a forme incontrollate di sprawl urbano e di suburbanizzazione. Il quinto Documento *Vinex wijken* denominato "centralizzare dove necessario, decentralizzare dove possibile" cerca di recuperare lo spazio per le nuove residenze all'interno dei perimetri della città esistente e, solo in caso di necessità, di consentire l'espansione su territori non tutelati, al di fuori dei limiti dell'urbano.

All'interno della pianificazione dei Paesi Bassi, lo spazio è diviso tra regioni urbane e rurali; per diversi decenni l'obiettivo della politica nazionale è stato quello di mantenere la crescita urbana confinata in città compatte per proteggere il paesaggio rurale dall'urbanizzazione; questa politica non è mai stata troppo rigida, consentendo così lo sviluppo delle cosiddette frange urbane: ovvero aree sotto la pressione di una costante espansione urbana, che presentano un mix di funzioni, con conseguente frammentazione del paesaggio rurale.

6.3.2 La rigenerazione urbana a Rotterdam.

Situata nel delta del Reno e della Mosa, è senza dubbio la città-porto più grande d'Europa. Nonostante le sue banchine e terminal si siano spostati di qualche chilometro verso terra bonificata dal mare, conserva ancora la sua immensa importanza nazionale e internazionale generando il 10% del PIL dei Paesi Bassi. La città stessa ha una popolazione di 600.000 abitanti (che ora è di nuovo in aumento dopo un forte calo negli anni '70 e '80) e si trova nel cuore di un'area di circa 1,4 milioni di abitanti.

Accanto al suo enorme complesso industriale portuale, Rotterdam ha una vasta rete di aree verdi e blu. Nell'uso del suolo, il 34,9% della città e del porto è acqua e il 19,7% è spazio verde, che insieme costituiscono più della metà della superficie totale dell'intera città. Sebbene il porto e il centro città siano stati ricostruiti dopo i massicci danni dei bombardamenti della seconda guerra mondiale, il suc-

9 I due piani sulla pianificazione del territorio delineano un modello di crescita per la Randstad basato sull'idea che le città dovessero svilupparsi in maniera autonoma, senza diventare troppo grandi formando grandi agglomerati urbani attorno a un'area centrale verde e aperta: il Green Heart, appunto, un cuore verde privo di forme di urbanizzazione. Nati per risolvere il problema dell'espansione incontrollata del Randstad, per evitare che si creasse una città ingovernabile con ghetti e baraccopoli, prevedevano che ad una certa distanza dall'anello urbano, venissero pianificati i centri dove poter costruire nuove residenze e che attorno alle grandi città venissero create delle zone cuscinetto per limitare la crescita delle città esistenti nel Randstad.

cessivo trasferimento e l'ammodernamento delle banchine hanno lasciato ampi lotti abbandonati e gli alti livelli di disoccupazione furono la conseguenza del massiccio esodo di persone verso i sobborghi in crescita.

Lo sviluppo del porto verso il mare e la crescita dei sobborghi intorno alla città hanno fatto sì che molte attività si svolgessero fuori dai confini della città. Rotterdam ha quindi dovuto trovare il modo di gestire il proprio sviluppo in collaborazione con i comuni limitrofi e le autorità provinciali. Nonostante il sistema amministrativo non sia diventato un governo "metropolitano" completamente sviluppato, sono state istituite diverse autorità regionali e organismi di cooperazione per facilitare lo sviluppo della regione di Rotterdam in modo sostenibile.

La città di Rotterdam è la più contemporanea tra le città olandesi, una città dinamica e vivace che è stata interessata, sin dagli anni '60, da un forte eclettismo architettonico che ha prodotto una realtà urbana fortemente eterogenea e caratterizzata da mestierpieces dell'architettura moderna e contemporanea. Attenta ai cambiamenti delle altre città europee, anche Rotterdam inizia a dotarsi di un nuovo tipo di infrastrutture, in grado di incentivare i momenti d'incontro sociale verso lo spazio aperto. I numerosi progetti di rigenerazione che trovano negli spazi pubblici una matrice comune in grado di ricucire un tessuto apparentemente slegato, hanno conferito a Rotterdam l'immagine di una città moderna, multiforme, culturalmente variegata, sempre più affermata nel panorama economico internazionale.

I vari consigli municipali che si sono succeduti negli anni dal secondo dopoguerra ad oggi hanno cercato di ridonare alla città un'immagine dinamica e florida. Tra il 1850 ed il 1900 il numero di abitanti triplica arrivando a 300.000, nel 1940 raggiunge i 600.000 abitanti ed al giorno d'oggi se ne contano oltre un milione, facendo di Rotterdam la città più popolosa dei Paesi Bassi, superando persino Amsterdam. L'architetto-urbanista Rose disegnò molti piani per l'espansione della città; nel 1858 disegnò un piano in cui un nuovo distretto cittadino era proiettato sull'isola di Feijenoord, area che verrà annessa a Rotterdam nel 1869 quando si creano i presupposti per la realizzazione del grande porto.

Rotterdam occupa una posizione assai singolare nel quadro dell'architettura, dell'urbanistica e della progettazione urbana; da un lato ospita un elevato numero di realizzazioni esemplari sul piano urbanistico, dall'altro la città nel suo complesso è considerata un'entità estremamente complessa dallo scarso disegno complessivo e dall'esaltazione degli interventi di agopuntura urbana. Anche prima della distruzione totale del nucleo storico centrale, la città si era sviluppata per frammenti: in assenza di un piano urbanistico come quello di Berlage per Amsterdam, Rotterdam si sviluppa per parti, per frammenti successivi che sono caratterizzati fra le due guerre dal linguaggio protorazionalista della Scuola di Rotterdam, da dove emergono le figure di Oud, Brinkman, Van Loghem, Van den Broek e Van Tijen.

Gli architetti e gli urbanisti di Rotterdam non seguono nella loro ricerca architettonica le teorizzazioni berlaghiane quali città come opera d'arte totale, o come rappresentazione, creazione di un'immagine di città in cui gli edifici sono mezzo

per il fine della creazione di un'immagine urbana, ma pongono soprattutto la loro attenzione alla struttura della rete viaria ed alle infrastrutture. Agli inizi degli anni '60 era chiaro che Rotterdam cominciasse a crescere in modo esponenziale; per il centro urbano tutto ciò implicava il risanamento a grande scala dei vecchi quartieri per far spazio alle nuove funzioni del centro ed alle infrastrutture. Alla tabula rasa del Basis Plan, legato alla memoria storica dei vecchi tracciati stradali e dei blocchi urbani cancellati dai bombardamenti del 1940, sarebbero successivamente subentrate le innovazioni prodotte con il piano del 1955: la sistematica separazione delle funzioni urbane, la spinta all'infrastrutturazione e la 'colonizzazione residenziale' delle aree esterne.

La seconda guerra mondiale causò notevoli distruzioni e dal 1945 nella maggior parte delle città olandesi si avviarono programmi e piani di ricostruzione; il più importante fu il Basisplan Herbouw Binnenstad (piano base per la ricostruzione del centro storico) che il Comune di Rotterdam aveva redatto proprio in quell'anno. Il Basisplan elaborato da Van Traa doveva fornire lo schema urbano, mantenendosi nel contempo flessibile per far fronte a sviluppi imprevisti.



Fig.19. Basisplan (Piano urbanistico di base) di Van Traa del 1946

Tale piano diventò nel periodo 1945-70 un piano guida per la ricostruzione dei centri storici olandesi. I punti base del piano possono essere così riassunti:

1. Nel centro storico l'inserimento di nuovi servizi urbani ha la priorità;
2. Ad ogni singola funzione viene attribuito un proprio spazio nel nucleo storico attraverso una vera e propria operazione di zoning: l'industria, alcuni tipi di attività artigianali e la funzione residenziale non vengono considerate come attività del centro;
3. Raggiungibilità: il centro diventa di più facile accesso grazie ad un nuo-

vo sistema di strade che si snodano a partire dalle restanti parti urbane e dalla regione;

4. Flessibilità: tutte le funzioni ricevono ampie possibilità di sviluppo.

È del 1969 il *Piano 2000+* nel quale si concepisce Rotterdam quale nucleo di un'agglomerazione urbana fortemente espansa; è del 1972 la comparsa della *Structuurnota* le cui direttive sono l'espansione dell'area centrale e la diramazione dal centro di una serie di radiali verso le aree produttive e residenziali. Ma buona parte di tutto questo non si attuò. Nella prima metà degli anni '70 la municipalità di Rotterdam decise di invertire il flusso migratorio verso i nuovi centri in via di sviluppo, cercando di trovare un'alternativa permanente all'urbanizzazione diffusa, creando nuovi quartieri nelle prime aree dimesse all'interno della città; queste alternative confluirono nel piano regolatore chiamato "Rotterdam dentro il diamante", redatto nel 1978 e rivisto nel 1982. Rotterdam costruì molto in questi anni; la produzione di alloggi salì dai 700 del 1974 ai 7000 circa del 1984; di particolare importanza fu l'introduzione, in questi anni, del piano urbanistico particolareggiato che permetteva di rendere attuale ed operabile la relazione tra urbanistica ed architettura. Da un punto di vista concettuale la progettazione urbanistica lasciò intravedere in questo periodo un mutamento nel modo di porre i problemi: da un approccio fortemente collegato alla localizzazione ed al programma funzionale ad un altro approccio più aperto, all'interno del quale andava sperimentato il nuovo idioma parcellare, ove *i dati del contesto e del paesaggio potevano giocare un ruolo di maggiore definizione nella realizzazione del progetto*. Nel 1984 l'Ufficio di Piano venne riorganizzato: vennero stabiliti uno staff direttivo più limitato, una divisione in quattro distretti invece di sette, venne nominato un direttore e vennero istituiti i piani-gestione di distretto (*Districts-beleidsplannen*).

All'inizio del 1985 la municipalità presenta per la prima volta un nuovo piano integrale per il centro della città che rimpiazza quello redatto nel 1946. Il piano è differenziato in diverse aree tematiche all'interno della città: la prima all'interno del nucleo più centrale consiste nel ribaltare l'immagine negativa del centro di Rotterdam, edificando un milione di metri quadri di superficie al suolo, principalmente sotto forma di uffici, edifici culturali, edifici pubblici e negozi nell'area della zona della Weena, la seconda riguarda una *totale revisione del progetto dello spazio pubblico da intendersi come l'armatura portante dell'intero piano*. Nel 1986 il Consiglio comunale di Rotterdam formula un programma amministrativo integralmente orientato a combattere il processo di indebolimento economico e sociale della città; al settore urbanistico si affida grande importanza. La ricerca progettuale era prioritariamente indirizzata alla costruzione dell'immagine per cui notevole rilievo era attribuito allo studio della struttura del paesaggio; mentre grande importanza fu data anche allo studio delle linee di lunga percorrenza, attraverso un'analisi delle vie di attraversamento della città, dalle modalità di ingresso in città, del modo di presentarsi delle autostrade; inoltre vennero studiati tipologicamente i quartieri urbani. Alla fine degli anni '80 vennero messi in evi-

denza sette punti su cui si doveva prioritariamente intervenire dal punto di vista urbanistico:

1. L'area del fiume;
2. La città interna (Biennenstad);
3. L'ala nord della città (Noordrand);
4. Il porto e le aree industriali sulla riva sinistra;
5. L'asse verde dell'Esch, del Kralingsebos e del Rotte;
6. Il rinnovo urbano e la relativa gestione;
7. La qualità degli spazi pubblici.

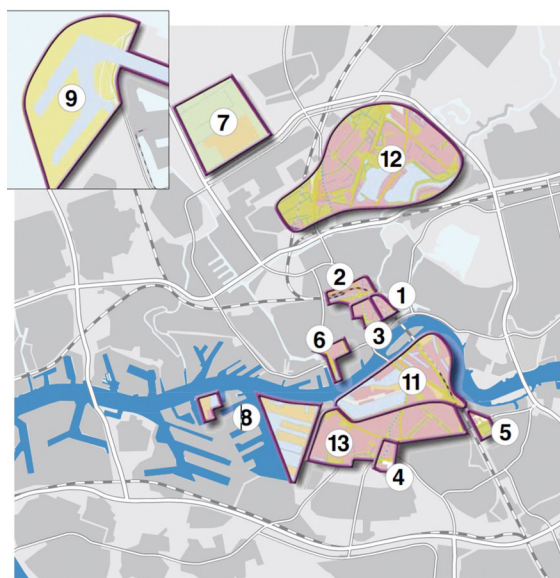
L'immagine della “nuova Rotterdam” prende forma soprattutto tra la fine degli anni Ottanta e la prima metà degli anni Novanta, attraverso il ridisegno delle aree del vecchio porto, Oude Haven e Leuvehaven, nella sistemazione degli storici Boompjes, nella grande piazza per eventi Schouwburgplein con il teatro Imax, nel Museumpark con la programmazione dell'Het Nieuwe Instituut e la realizzazione della Kunsthal. Ad affiancare questi significativi interventi di ricucitura e rifunzionalizzazione del centro urbano, nel 1987, venne prevista la riqualificazione dell'area sud di Kop van Zuid ad opera di Teun Koolhas. Attraverso questo nuovo intervento, che rappresenta il primo vero progetto di recupero urbano per Rotterdam, l'ex area portuale diviene estensione naturale della città in cui il fiume Maas non viene concepito come barriera ma come un “boulevard liquido” ad ampio raggio, un elemento di connessione più che divisione tra le due rive urbane.

Negli ultimi venti anni, Rotterdam ha adottato una serie di visioni che aspirano ad attrarre nuovi residenti, aziende e visitatori per essere sempre più *attraente* ed *economicamente forte*¹⁰.

Su questi due concetti si fonda l'Urban Vision Rotterdam 2030, una strategia di sviluppo spaziale approvata nel 2007, che descrive la visione futura della città fino al 2030. Le strategie urbane cercano di comporre il disegno di una città che faccia dell'eterogeneità e del multiculturalismo la propria forza, in cui si sente ancora forte la necessità di un ritorno al progetto urbano come strumento di riqualificazione e rigenerazione territoriale; un progetto che agisca sulla città inclusiva e consenti la riappropriazione del carattere della sicurezza degli spazi pubblici.

Per far fronte alla recessione economica globale del 2008, Rotterdam ha messo in atto un programma di ristrutturazione della città in cui vengono individuate tredici aree, le cosiddette aree VIP, su cui concentrarsi per attuare processi rigenerativi.

¹⁰ Van Ulzen P., (2014), Immagine a metropolis: Rotterdam's Creative Class 1970-2000, in Camprag, N., *Urban identity in change: A comparison between Frankfurt and Rotterdam*, Darmstadt: Technische Universitat Darmstadt, pp. 214-217.



- | | |
|---|--|
| 1. Laurenskwartier; | 8. Città Porto; |
| 2. Quartiere della stazione; | 9. Maasvlakte 2; |
| 3. Lijnbaankwartier / Coolsingel; | 10. Hoeksche Waard; |
| 4. Ahoy / Zuidplein / VaanwegPleinweg; | 11. Ambiente residenziale Kop van Zuid; |
| 5. Parco dello stadio / nuovo Kuip; | 12. Ambiente residenziale; |
| 6. Erasmus MC – Hoboken; | 13. Vecchio Sud: patrimonio immobiliare; |
| 7. Parco scientifico e commerciale; | |

Fig.20. Una planimetria in cui sono individuate le 13 aree VIP. (fonte: produzione propria).

Con l'Urban Vision 2030, l'amministrazione comunale ha stabilito una serie di obiettivi chiari e ha definito un programma con cui questi possono essere raggiunti. Identificando una direzione precisa per la città che nel corso del tempo deve essere garantita. Tale garanzia arriva un anno dopo, nel dicembre del 2008 con un'ulteriore visione, l'*Inner City Also City Lounge* in risposta all'Urban Vision. La nuova visione rappresenta un approfondimento rispetto alla precedente, che assume la funzione di quadro di sviluppo globale per la città. Poiché si concentra sull'elaborazione degli ultimi cinque punti chiave (lo spazio aperto e l'acqua, l'infrastruttura, l'ambiente, il patrimonio culturale e l'architettura) legati al miglioramento di entrambi gli ambiti: quello economico e quello attrattivo-spaziale. Da questi documenti emerge chiaramente come il vero problema della città sia la scarsa qualità e la carenza dello spazio pubblico.

A differenza dei piani precedenti, questo muove da una vision iniziale, modellata su temi "soft": la City Lounge è il concetto che si ha di un luogo, un luogo in cui sia piacevole stare, incontrarsi e divertirsi per trascorrere del tempo. Una vera e propria rivoluzione se consideriamo soprattutto il centro città come un posto in cui non è piacevole e sicuro sostare, una sorta di "concrete jungle", privo di eventi culturali attrattivi e luoghi piacevoli e sicuri, frequentato solo durante gli orari di apertura dei negozi. Gli obiettivi principali di questa visione erano quelli di densificare la città con alloggi che fossero intelaiati da spazi pubblici, trovando così un nuovo equilibrio tra auto, biciclette e pedoni. Poiché da una prima rassegna di interviste era emerso che il tempo medio che le persone trascorrevano nel centro era davvero ridotto, ci si era fissati l'obiettivo di fare in modo che il tempo che le persone passavano in queste aree fosse prolungato. Per fare ciò era necessario formulare un sistema di monitoraggio prima, durante e dopo, che tracciasse e seguisse i flussi nell'arco di un'intera giornata, cercando di comprendere quali percorsi e quali spazi fossero meno utilizzati e perché, i punti di accesso più comunemente utilizzati e quali spazi invece venissero utilizzati normalmente. Le informazioni raccolte hanno permesso di creare una strategia più ampia di intervento che fosse quasi completamente organizzata attorno al tema degli spazi pubblici che dovevano divenire luoghi accoglienti, sicuri e piacevoli.

Per rendere la città più appetibile alle famiglie e alle giovani coppie che da inizio secolo hanno iniziato a stabilirsi più frequentemente nella periferia, in cerca di case più spaziose, è necessario molto di più di un'area giochi o di un luogo di ritrovo. Per questo motivo, Rotterdam si avvale anche di una strategia di pianificazione per una "child city" (città a misura di bambino); il Piano del 2010 Building blocks for a Child-Friendly City, nasce quindi dal desiderio di rispondere alla domanda su quali siano gli elementi urbani, le nostre componenti elementari che dovrebbero essere presenti in una città, affinché diventi un ambiente favorevole alla vita dei bambini, in particolare dal punto di vista degli alloggi, dello spazio esterno, dei servizi e dei percorsi. La visione può essere integrata a tre livelli di politica: in contesti urbani, in visioni di area e nelle visioni di quartiere. Attraverso questa visione molte abitazioni sono state sostituite da nuove, sono stati creati nuovi playground e spazi-soglia da destinare ai giochi all'aperto, localizzate e da

localizzare nelle adiacenze di edifici sprovvisti di giardini o spazi aperti privati. Nonostante questi strumenti risultino ancora delle strategie di pianificazione per una futura Rotterdam e non dei veri e propri piani attuativi, mostrano come l'amministrazione stia prendendo sempre più le distanze dalla pianificazione modernista e da quella stagione olandese degli anni '90 basata sullo zoning e che sembrava voler progettare la città concentrandosi sul ruolo dello spazio pubblico, a favore della promozione di opportune politiche che incoraggiano il mix urbano funzionale. L'interesse rivolto al tema della casa adesso si sposta verso l'esterno, andando a ridefinire non solo le qualità fisiche-spaziali della città, ma anche quelle sociali.

A partire da questa concezione, Rotterdam non ha mai smesso di rinnovarsi e di investire nella progettazione dei propri spazi come mezzo necessario per garantire una elevata qualità della vita dei cittadini. La consapevolezza di alcune problematiche ancora presenti su tutto il territorio come i cambiamenti climatici, i disagi sociali dovuti all'incremento della popolazione multi etnica ed i forti contrasti nella governance della città generati dall'ambizione di essere sia potenza portuale che città vivibile e alternativa, fanno sì che ancora oggi Rotterdam sia una metropoli in divenire che cambia strategia in base alle nuove sfide da superare.

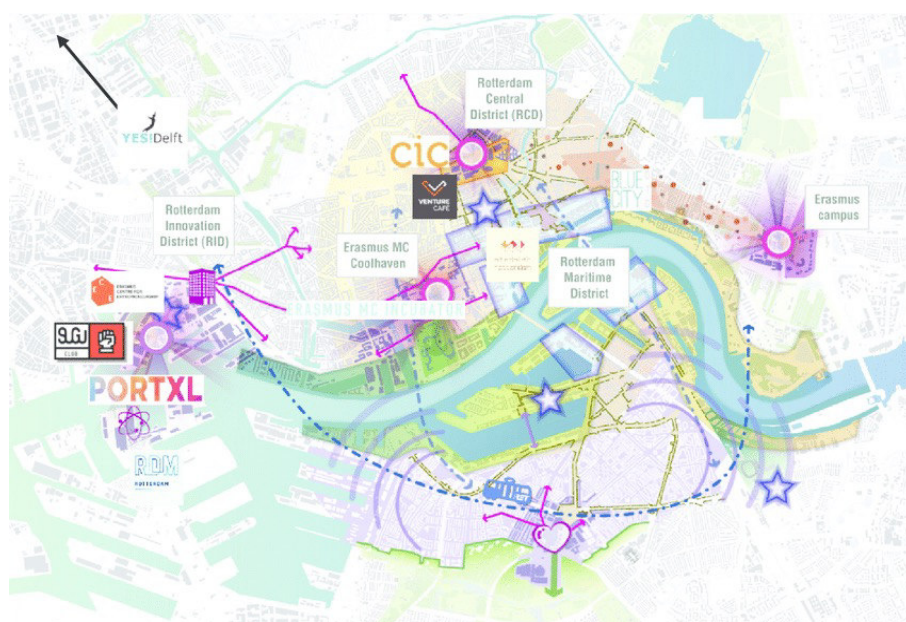


Fig.21. Ambienti di interazione all'interno della città di Rotterdam come indicato dal Dipartimento per lo Sviluppo Urbano Municipale. La startup city di Rotterdam come hub di innovazione.

6.3.3 Il quartiere Hart van Zuid

Lo sviluppo storico di Rotterdam-Sud fino alla seconda guerra mondiale

Rotterdam-Sud si trova nell'area del vecchio delta della Nieuwe Maas. L'area consisteva in un paesaggio di torba con insenature naturali per il drenaggio, regolarmente devastata dalle inondazioni e l'abitato era costituito da alcuni piccoli villaggi.

Nella seconda metà del XIX secolo, il comune di Rotterdam ampliò il territorio sulla riva sinistra della Mosa e Charlois fu annessa nel 1895. Pochi anni dopo, furono avviate le espansioni portuali e l'enorme sviluppo economico portò con sé anche una forte crescita demografica. Le prime operazioni di urbanizzazione che hanno avuto luogo a Rotterdam-Sud sono state quindi in gran parte determinate dai confini e dalle barriere dei bacini portuali.

Nei primi anni dell'industrializzazione furono costruite aree residenziali ma, a causa degli alti prezzi dei terreni, della mancanza di funzioni attrattive e degli scarsi collegamenti con il centro città, la crescita della popolazione del "Sud" non ha potuto soddisfare le elevate aspettative degli imprenditori edili; per cui il piano di espansione previsto per quest'area non trovò completa attuazione e gran parte del territorio dell'ex comune di Charlois rimase agricolo fino alla seconda guerra mondiale.

Hart van Zuid dopo la seconda guerra mondiale

Il bombardamento di Rotterdam nel maggio 1940 lasciò molti abitanti senza casa, distruggendo di fatto gran parte della città. Ciò portò alla costruzione di alloggi di emergenza che non seguivano un vero e proprio disegno urbano.

Nel 1941 nel polder di Charloise nacque il Brabantse Dorp, un vero e proprio "villaggio-quartiere" di edilizia temporanea che prese il nome dalle strade che confluivano in esso e che portavano tutte il nome di un comune del Brabante settentrionale. Il villaggio era costituito da 520 piccole case di cui 20 furono ritirate dal patrimonio abitativo, nell'immediato dopoguerra, a favore della costruzione di un centro culturale, inaugurato ufficialmente nel 1947. Questo centro comprendeva un teatro, una biblioteca, un asilo nido e uno stabilimento balneare. Fu forse il primo tentativo di inserire delle attività che potessero spingere i residenti a non vivere il quartiere come dormitorio, attraverso l'inserimento di funzioni ricreative.

Le abitazioni costruite subito dopo la guerra e a carattere temporaneo, vennero mantenute per quasi 25 anni, fino alla costruzione dell'ospedale di Ikazia nel 1961 che vide la demolizione di circa 90 di queste case per far spazio alla nuova struttura.

Nel 1962 gran parte del Brabantse Dorp fu demolito e, alla fine del 1965, gli ultimi residenti si trasferirono. La costruzione dell'attuale centro commerciale Zuidplein in combinazione con la stazione della metropolitana e degli autobus è stata completata nel 1972, rendendo il centro commerciale al coperto - uno dei progetti più importanti dell'architetto di Rotterdam Hermanus Dirk Bakker - un polo attrattivo per gli abitanti. Tra il 1993 e il 1995 il centro commerciale è stato ampliato in direzione est di circa 11.000 m² e nel periodo 1999-2003 è stato rinnovato l'interno. Dopo il completamento della stazione della metropolitana e degli autobus, Zuidplein è diventato uno dei più importanti snodi del trasporto pubblico della città, senza tuttavia riuscire ad essere un luogo piacevole in cui stare.

Negli anni '60-'70 vengono costruiti anche gli altri edifici intorno alla piazza,

come un edificio multiaziendale, un edificio per il GG&GD (l'ufficio comunale dell'ex quartiere di Charlois) e la piscina del fondo sportivo, e la costruzione di Ahoy; nel 1970 furono completati tre padiglioni espositivi e lo Sportpaleis. Il complesso, progettato dagli architetti Van der Stoep e Groosman, è stato ampliato nel 1978 con il Leuvehal e l'Eemhal. Nel 1980 sono stati realizzati anche una sala conferenze e uno spazio ufficio al secondo piano. Dopo un'accurata e necessaria ristrutturazione nel 1988, nel 1997 è stata avviata la successiva ristrutturazione del complesso Ahoy con la realizzazione di una nuova sala espositiva di 10.000 m² (la Scheldehal) e un ingresso completamente rinnovato allo Sportpaleis. Inoltre, sono state aggiunte nuove strutture per la ristorazione, nuove sale conferenze e riunioni e un edificio per uffici.

Diremmo dunque che rispetto alle origini, un grande sforzo è stato compiuto per migliorare le condizioni e la vivibilità del sud ma non era ancora sufficiente: ciò che mancava era una strutturazione organizzata di reti di spazi pubblici che permettesse di vivere lo spazio in sicurezza; per dirla alla Gehl, le attività volontarie e sociali, quelle cioè che spingono le comunità a vivere i luoghi oltre le necessità e le incombenze quotidiane.

Dal punto di vista urbanistico, l'area di piano può essere suddivisa in tre sottozone: l'area intorno al centro commerciale Zuidplein, il sito di Ahoy, l'area intorno all'Hoornbeeck College e lo Zuiderpark.

6.3.4 Governance del processo

Nell'intento di cambiare la facies all'intera area, la distrettualità di Rotterdam ha indetto un concorso di idee per far divenire l'area intorno ad Ahoy, Zuidplein e Motorstraat un'area in cui i residenti potessero incontrarsi, lavorare sul loro futuro e le loro ambizioni e dove potessero sviluppare molteplici attività, coinvolgendo gli imprenditori di Rotterdam Sud.

Per realizzare questa ambizione, il bando indetto dal comune aveva lo scopo di coinvolgere nella trasformazione il mercato, oltre ai soggetti pubblici e agli stakeholders, per produrre nuovi impulsi creativi. Il livello di ambizione delineato, in particolare la connessione tra le operazioni fisico-spaziali e quelle sociali, ha richiesto una buona cooperazione nell'ulteriore sviluppo del piano.

Il comune ha scelto una procedura di gara attraverso il dialogo competitivo con negoziazione, con l'obiettivo principale di trovare un partner forte e in grado di occuparsi dello sviluppo dell'area per i futuri venti anni. Bart van Ulden¹¹ aggiunge che è stata scelta questa forma di gara e di appalto per portare a un "matrimonio" tra l'appaltatore e il comune nella misura in cui l'appaltatore è stimolato a realizzare le opere previste grazie a degli incentivi fiscali anziché ricevere sanzioni per il mancato rispetto degli accordi contrattuali.

Il contraente viene pagato in base allo stato di avanzamento (Van Ulden, 2017,

¹¹ Giurista e capo del comune di Rotterdam, ex membro del team di progetto municipale Hart van Zuid.

pag. 2).

Il progetto complessivo viene denominato Hart van Zuid ed è un partenariato pubblico-privato, in collaborazione con la città di Rotterdam, Ballast Nedam, una importante società di costruzioni, e Heijmans. L'intento era quello di puntare sullo sviluppo del capitale sociale attraverso il ri-progetto, la gestione e la manutenzione della rete di spazi pubblici inseriti nell'area. Anche dopo il completamento, Ballast Nedam e Heijmans saranno coinvolti nella gestione e nella manutenzione dell'area. Oltre allo sviluppo, alla gestione e alla manutenzione degli edifici pubblici e dello spazio pubblico, il piano prevede anche un programma sociale, che comprende l'organizzazione di eventi, lo sviluppo dell'artigianato e dell'imprenditorialità e l'offerta di stage lavorativi a persone con scarse prospettive di lavoro.

6.3.5 Il progetto: obiettivi e masterplan.

Il caso studio olandese Hart Van Zuid è significativo per dimostrare come una rete di spazi pubblici possa divenire il layout su cui attivare virtuosi processi di rivitalizzazione sociale oltre che di rigenerazione urbana. Lo sviluppo di quest'area riguarda uno dei più grandi progetti urbani del nostro tempo. Nonostante le fasi di progetto siano ancora in progress, la grande caratteristica del "cuore del sud" è quella di avere coinvolto attivamente i cittadini sin dalla fase progettuale.

L'area ha da sempre avuto i requisiti, dettati dalla posizione nevralgica e non solo, per divenire un vivace centro, attrattivo e vivibile, ma il design urbano con cui appariva non sfruttava a pieno tale posizione strategica: lo spazio non era armonioso e sicuro ma veniva percepito da visitatori e abitanti come disordinato e disarmonioso.

Commissionata da Stadsontwikkeling, la Field Academy¹², nel settembre del 2011, ha svolto una ricerca sull'uso e la vivibilità dello spazio pubblico intorno al centro commerciale Zuidplein, intervistando un campione di 400 persone per comprendere il motivo per cui questo spazio fosse sottoutilizzato.

L'obiettivo principale della ricerca era quello di garantire una maggiore permanenza nell'intero quartiere Hart van Zuid e un conseguente migliore collegamento dell'area con le aree residenziali adiacenti.

Lo studio sul campo è stato elaborato ed eseguito da cinque studenti della Facoltà di Architettura della TU Delft e, insieme a 400 visitatori dell'area, hanno compilato questionari e registrato su delle mappe i percorsi pedonali che gli intervistati attraversavano maggiormente. Gli intervistati non sono tuttavia riusciti a spiegare cosa intendono per spazio all'aperto: l'area attorno allo Zuidplein non era vista come un'area ad uso pubblico ma era spesso confusa con lo spazio interno del centro commerciale.

¹² La Field Academy è un'organizzazione che collabora con studenti, insegnanti, scuole e comunità negli Stati Uniti per creare esperienze educative coinvolgenti, guidate dalle comunità, in cui gli studenti stessi possono essere i portavoce delle esigenze della popolazione. La mission è quella di fornire programmi che connettano, coinvolgano, responsabilizzino ed educino i giovani al fine di ispirare un apprendimento duraturo e creare un modo migliore in cui vivere. (<http://www.fieldacademy.org/>)

Machiel van Dorst¹³, esperto nel campo della psicologia ambientale presso la Delft University of Technology, conclude a seguito delle interviste che lo spazio pubblico è valutato come relativamente sufficiente, perché le persone consideravano lo spazio nella sua accezione puramente funzionale, teoria confermata dal tempo mediamente breve che essi trascorrevano all'aperto. Se consideriamo infatti il tempo trascorso in un luogo come caratteristica fondamentale per valutare la buona riuscita di un progetto di spazio pubblico, appare corretta l'ipotesi che la zona sia valutata molto negativamente, anche a causa della poco attraente situazione notturna: le persone non frequentano affatto la zona la sera. Lo spazio esterno funziona bene per aspettare l'autobus, per fare shopping o per andare al lavoro. Ma nessuno si azzarderebbe mai a rimanere lì per un periodo di tempo più lungo, soprattutto dopo l'orario di chiusura. Affinché i passanti divengano visitatori, lo spazio pubblico dovrà riappropriarsi delle sue peculiarità di essere spazio di aggregazione e non di spazio di passaggio.

Il team di progettazione ha ritenuto che, trattandosi di un'area molto diversificata, mancasse una visione d'insieme che tenesse in conto delle reali esigenze della comunità e che avesse come obiettivo sia lo sviluppo del capitale umano, inteso come azione collettiva e come processo di cambiamento (Montgomery 2016; Jessop et al. 2013), sia una trasformazione socio-politica.

La trasformazione fisico-spaziale del quartiere funge dunque da volano per migliorare la vita nell'intero sud di Rotterdam, insieme alle strategie atte a eliminare gli svantaggi socio-economici dei residenti.

Per dare forma alla trasformazione dell'Hart van Zuid, è stata elaborata una visione strutturale che costituisce la base del piano regolatore. Il nucleo del concept è un'immagine finale a grandi linee, in cui le connessioni e gli incontri sono fondamentali. È lo spazio pubblico il vero protagonista dell'intero progetto di rigenerazione. Residenti, visitatori e imprenditori hanno un ruolo attivo nel completamento dei piani, che saranno ulteriormente elaborati nei prossimi anni.

L'area, che ammonta a oltre 60 ettari, è caratterizzata dalla mixità funzionale: cultura, sport, edilizia abitativa, vendita al dettaglio, istruzione e sport sono armoniosamente orchestrati all'interno del masterplan di progetto. Tutto l'intervento è stato pensato per conferire una maggiore qualità all'area di Rotterdam-Sud, garantendo posti di lavoro anche a persone economicamente svantaggiate e migliori strutture per i residenti.

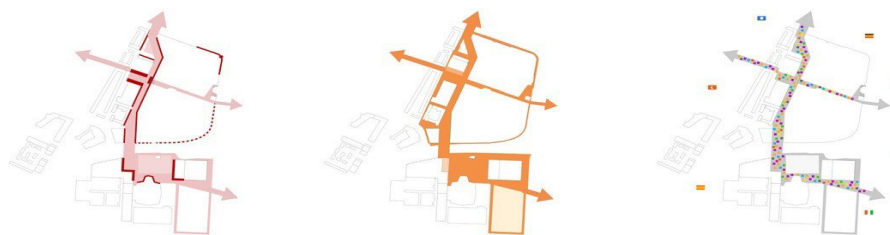


Fig.22. Gli schemi rappresentano il Gooiland-singel, lo spazio pubblico che collega gli interventi del masterplan.

¹³ Professore di Comportamento Ambientale e Design al Dipartimento di Urbanistica della Delft University of Technology. Studia e insegna le qualità spaziali che un determinato luogo deve avere per facilitare il benessere degli utenti.

Il rinnovato Gooilandsingel è l'anello di congiunzione all'interno dello spazio pubblico di Hart van Zuid. Divenuta un'arteria verde e senza auto, è stato ripensato per ciclisti e pedoni. Su questo viale urbano sorge una nuova, dinamica piazza urbana, Annie MG Schmidtplein, che ha un'importante funzione sociale. Intorno a questa piazza sono state inserite funzioni importanti e attrazioni pubbliche, come il museo e la piscina. Nel primo edificio emergono delle terrazze e un palcoscenico aperto, e la nuova piscina per Charlois è stata realizzata nell'attuale ufficio distrettuale, con spazi per ristoranti e strutture pubbliche al piano terra.



Fig.23. Gli edifici in giallo nel masterplan evidenziano i nuovi interventi inseriti nel progetto.

6.3.5 Le funzioni insediate.

Le strutture necessarie sono già presenti sotto forma di scuole, un grande *centro commerciale*, una *stazione degli autobus* e della *metropolitana*, una *piscina*, un *teatro* e *istituzioni sanitarie*. Tutte queste funzioni, di diversa natura e rango, riescono ad attirare milioni di visitatori ogni anno.

Lo sviluppo dell'area di Hart van Zuid ha cercato di connettere tra loro tutte le attività e le funzioni presenti attraverso una rete continua di spazi pubblici: l'importanza della componente pubblica contribuisce a rendere l'intero progetto, un progetto pensato per costruire comunità.

Nella situazione esistente, tutte queste funzioni e strutture erano isolate e slegate dal contesto e non erano in relazione tra loro. I collegamenti esistenti erano regolati dagli spostamenti in autobus, e non garantivano una fruibilità ottimale, tanto che i visitatori percepivano alcune aree come ostacoli fisici. Utenti e cittadini si soffermavano nel quartiere solo per esigenze specifiche ed esso divenne un luogo di solo passaggio o di sosta forzata poiché niente li attirava a rimanere nell'area più a lungo del necessario, a parte fare acquisti nel centro commerciale. *Attività commerciali* e di *ristorazione* rendono l'area attrattiva e vivace, poiché riescono ad attrarre un gran numero di persone durante tutto l'arco della giornata e non solo durante le ore lavorative.

Come vedremo più avanti, in questo progetto di rigenerazione urbana ciò che veramente risulta attraente sono le *funzioni insediate* di cui lo spazio pubblico è cornice.

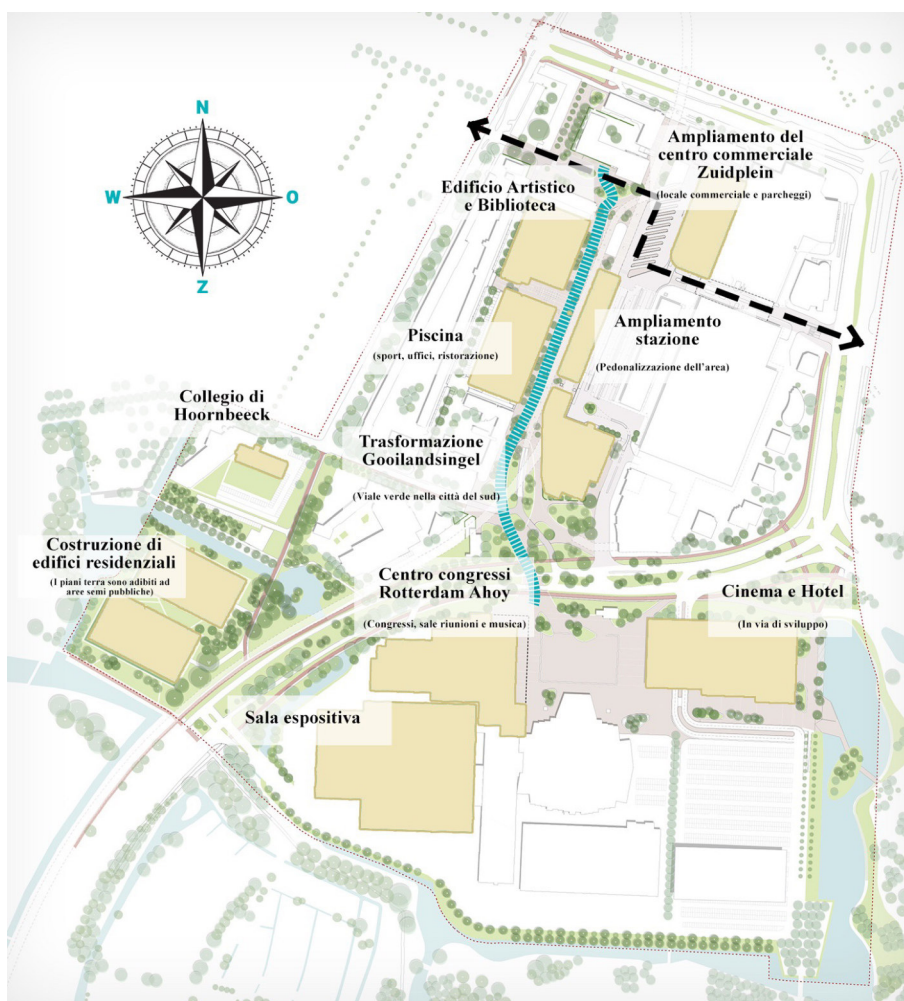


Fig.24. Organizzazione funzionale del progetto Hart van Zuid a Rotterdam (fonte: <https://www.hartvanzuidrotterdam.nl/plattegrond>).

Area del centro commerciale Zuidplein.

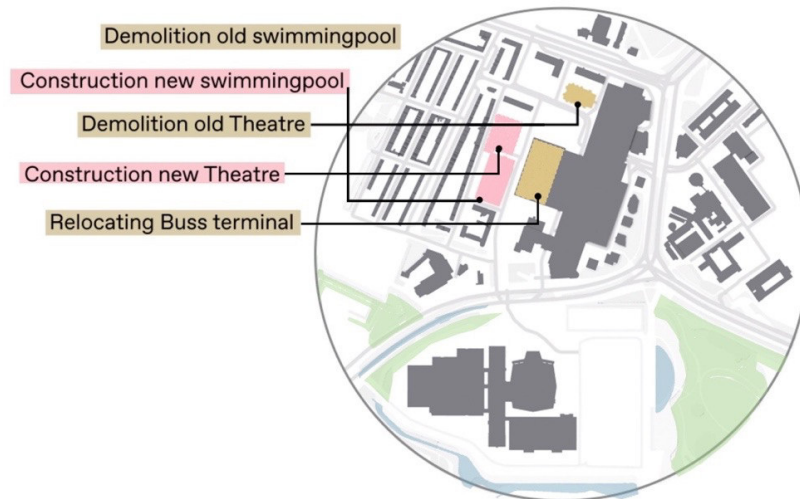


Fig.25. Un'immagine schematica delle nuove localizzazioni delle funzioni insediate nell'area.

Questa sotto-area è caratterizzata da molteplici funzioni e gli edifici sono concentrati intorno all' *hub del trasporto pubblico* di Zuidplein, ancora in fase di realizzazione. Questo nodo è costituito dall'omonima stazione degli autobus, che si trova al piano terra e la stazione della metropolitana Zuidplein, che si presenta sopraelevata di circa 6,6 metri e si collega al centro commerciale orientale. L'hub sarà rafforzato dalla realizzazione di un nuovo terminal degli autobus e da un migliore collegamento con le piattaforme della metropolitana. L'organizzazione logistica rende i percorsi ciclopedonali più sicuri e quelli dei mezzi su ruote (sia la metropolitana di superficie che quella sotterranea) più organizzati. Il nuovo snodo dei trasporti diviene un polo attrattivo oltre che di snodo, tra l'altro grazie all'aggiunta di un *punto ristoro*, di una *rimessa per le biciclette* con almeno 700 posti (di cui 250 custoditi), la vicinanza al centro commerciale e allo spazio pubblico ad esso annesso.

Il *centro commerciale* rappresenta un punto strategico all'interno del progetto poiché in esso si concentrano molte attività commerciali. Per implementare le sue prestazioni, è stato previsto un ampliamento per un massimo di 7.000 m² di superficie commerciale, con l'aggiunta di un cinema multisala. Si è pensato inoltre, di rendere più attraente l'ingresso centrale al piano terra, creando un percorso pedonale collegato al sistema del trasporto pubblico.

Nell'angolo nord-est c'è un *ingresso a livello* del suolo e un ponte aereo in cemento sulla strada Zuidplein. Sopra il centro commerciale sono stati realizzati anche due complessi residenziali a sei piani. Ci sono inoltre alcuni edifici per uffici, composti da sei a otto piani, tra il centro commerciale e Strevelsweg c'è un'altra torre residenziale di 25 piani, il cui basamento è costituito da spazi commerciali e ricreativi. Un ponte aereo in cemento sullo Strevelsweg lo collega fino all'ospedale di Ikazia.

Direttamente a nord della stazione degli autobus si trova il teatro Zuidplein, che fa parte del progetto del *Kunstenpand*. Oltre al teatro, comprende un *edificio per uffici* e un parcheggio. Il nuovo edificio sostituisce l'obsoleto teatro risalente al 1953 e si presenta come un volume chiaro e compatto di circa 12.500 m². La facciata in mattoni e voilet, offre uno speciale gioco di luci all'interno durante il giorno e un aspetto festoso e invitante la sera.

L'edificio ospita inoltre numerose attività ristorative, spazi commerciali e una filiale delle sei biblioteche di Rotterdam. Entrambe le funzioni culturali, offrono un'ampia programmazione nel campo teatrale, della lettura, dell'apprendimento e dell'informazione. Il teatro svolge quindi un importante ruolo sociale all'interno di Hart van Zuid: un ambiente realmente accessibile dove i residenti e gli utenti possono incontrarsi, acquisire conoscenze e condividere esperienze.

Due complessi di appartamenti si trovano tra questi edifici e la strada Zuidplein; essi sono separati l'uno dall'altro dalla linea della metropolitana, che si trova a circa nove metri dal livello del suolo.



Fig.26. Un'immagine del teatro Zuidplein (fonte: <https://dezwarthond.nl/projecten/theater-zuidplein-2/>).

Sul lato ovest della stazione degli autobus, ci sono vari edifici solitari tra Gooilandsingel e Van Swietenlaan. L'edificio più settentrionale è costituito da cinque piani, il cui basamento è utilizzato per la piccola distribuzione. Gli ultimi quattro piani assolvono alla funzione residenziale. Direttamente a sud di questo complesso si trova la piscina Charlois, con una superficie lorda di circa 1.500 mq, adibita al nuoto scolastico e ricreativo. Nel pian terreno, la struttura ospita differenti attività ricreative che rendono ancora di più appetibile il soggiorno. In totale si tratta di circa 3.560 m² di superficie lorda. I posti auto della piscina si trovano sul lato del Van Swietenlaan. Questi sono appena visibili dal Van Swietenlaan per via di un boschetto di circa dieci metri di altezza. Immediatamente a sud della piscina si

trova un edificio per uffici, che fino a poco tempo fa fungeva da ufficio comunale. Gli edifici sul lato ovest della stazione degli autobus sono poi completati da due edifici per uffici.

La stazione degli autobus è accessibile dallo Zuiderparkweg tramite le strade Sallandweg e Gooilandsingel sul lato sud. Qui ci sono anche i cosiddetti appartamenti a terrazza, oltre a una passerella. Questo collega il centro commerciale Zuidplein con il sito di Ahoy.

Il sito Ahoy



Fig.27. Un'immagine schematica delle funzioni insediate nell'area.

Il sito di Ahoy è formato dal complesso di Ahoy e dal terreno circostante non edificato. Queste sono aree principalmente progettate come aree di traffico sia lento che motorizzato. Il complesso Ahoy è attualmente costituito dallo *Sportpaleis* (capacità 15.818 visitatori), sei *sale espositive ed eventi* (circa 30.000 m²) e un *centro congressi e riunioni* composto da otto sale riunioni. L'intero sito è racchiuso tra Zuiderparkweg e Zuiderpark.

Sul piazzale di Ahoy, direttamente lungo lo Zuiderparkweg, c'è un'altra stazione di pompaggio delle acque reflue, che risale agli anni '50. Essa è composta da tre piani, la cui facciata è dominata da tamponature in muratura di mattoni rossi.

Hoornbeek College e dintorni

La parte settentrionale di questa sotto-area serve principalmente due *istituzioni educative*, vale a dire l'Hoornbeek College e il Wartburg College (località De Swaef). Entrambe le scuole sono accessibili tramite il Carnissensingel. Le scuole sono separate tra loro dal Giardino Carnisse; *un orto con vivaio*, che ruota attorno a educazione ed esperienza naturalistica, quantità di verde, biodiversità e parte-

cipazione.

La parte meridionale è completamente occupata dal complesso tennistico del tennis club Z'67. Oltre a una club house, ci sono quattordici campi da tennis con illuminazione. L'intero complesso, considerato parte dello Zuiderpark, è nascosto in un ambiente naturale ed è circondato da una vegetazione di alto fusto.

Sul lato est, parallela allo Zuiderparkweg, si trova la linea della metropolitana per Slinge. A livello del Wartburg College, questo piega verso lo svincolo del trasporto pubblico Zuidplein. La linea della metropolitana è rialzata nel paesaggio. Sotto la linea della metropolitana c'è un rifugio per i senzatetto. Il *centro giovanile* De Blokhut si trova proprio accanto a questo edificio di accoglienza.

Parco Sud

Lo "Zuiderpark" si trova direttamente a sud dell'area del piano e costituisce la spina dorsale verde di Rotterdam-Sud. Questo parco è stato progettato nel cosiddetto stile del parco popolare, con il principale scopo di soddisfare il benessere fisico e mentale della popolazione. A causa della costruzione del complesso Ahoy, il parco è stato notevolmente ridotto nelle dimensioni, ma è stata comunque conservata la caratteristica forma allungata. Oltre a varie strutture specifiche per il gruppo target, come *orti*, *campi sportivi* e un *orto eme e botanico*, c'è un ampio spazio all'aperto.

Si tratta da un grande spazio pubblico che va da est a ovest e contiene aree boschive, giochi d'acqua e dislivelli. Protagonista in questo prato è la passeggiata: un percorso est-ovest per pedoni, ciclisti e pattinatori. Questo percorso costituisce quindi il collegamento tra le componenti più importanti del programma del parco. Parti di questo prato servono anche come location per eventi.

Fig.28. Un'immagine che spiega perfettamente il tipo di paesaggio che si percepisce passeggiando per lo Zuiderpark.

Fig.29-30. Aree gioco e attraversamenti in quota all'interno dello Zuiderpark.





6.4 Berlino e il Potsdamer Platz district.

6.4.1 La rigenerazione urbana a Berlino.

Al problema della frammentarietà urbana della città contemporanea, analizzato nel primo capitolo, tutti i Paesi cercarono di rispondere imprimendo un nuovo ordine formale ai nuovi progetti di rigenerazione che cercasse di ricomporla ad unità. Ciò avvenne grazie ad una serie di strategie spaziali messe in atto nei piani contemporanei ben individuabili già dalla fine degli anni '80. Una di queste si basava sulla realizzazione di un sistema di nuove *polarità urbane*, in grado di rappresentare nel loro insieme un sistema di nuove emergenze che, in un certo senso, scandiva l'aggregato urbano imprimendo una forma a questo e alle aree adiacenti. La strategia richiedeva l'adozione di un sistema di principi compositivi guida che fossero omogenei per tutte le polarità proprio per infondere il senso di unitarietà all'insieme. La strategia prevedeva intanto la centralità del progetto dello spazio pubblico e del verde nella composizione urbana per imprimere maggiore vigore all'impronta del tessuto viario; l'articolazione dei volumi edilizi che, pur avendo come riferimento l'isolato tradizionale in modo da sottolineare con emergenze ed assi i punti nevralgici della composizione e in modo di consentire una pluralità di soluzioni formali di dettaglio secondo un linguaggio contemporaneo; l'inserimento di brani insediativi con volumetrie gradualmente lungo gli assi viari esistenti in modo che l'intero progetto divenisse promotore della ricomposizione identitaria di un'intera porzione di città.

Un caso emblematico, probabilmente il più noto e che ha maggiormente impiegato queste strategie è rappresentato dalle nuove polarità del piano di Berlino del 1998, che erano localizzate in punti strategici lungo le aree miste (alta densità e non) che dal centro si irradiavano verso la periferia. Quella fu l'occasione per riprogettare un intero brano di città, conferendo ad esso una nuova impronta formale basata su soluzioni varie ma realizzate seguendo un linguaggio comune, in linea con i principi della tradizione dell'IBA.

Berlino: la rivincita dello spazio pubblico: L'Internationale Bauhausstellung.

La nostra riflessione sullo spazio pubblico contemporaneo non poteva non tenere conto delle grandi innovazioni spaziali prodotte a Berlino, una città che nel corso del secolo precedente ha rappresentato e materializzato l'intero percorso evolutivo dell'urbanistica e dell'architettura moderne fino all'affermarsi della città contemporanea.

Se la morte dell'architettura moderna secondo C. Jencks ha un luogo ed una data, ovvero la demolizione del complesso di Pruitt Igoe a Saint Louis nel 1973, altrettanto si potrebbe dire per la nascita dell'architettura e dell'urbanistica post-moderne che potremmo collocare a Berlino nel 1984 con la realizzazione della Mostra internazionale dell'edilizia, *l'Internationale Bauhausstellung* (IBA) e con i progetti di riqualificazione urbana che vennero realizzati per l'occasione.

Ancora una volta la città di Berlino, come aveva fatto nel 1931 e nel 1957, con le

due precedenti mostre internazionali, si candidava ad essere un luogo in grado di precorrere gli eventi ed anticipare il futuro della città e dell'architettura.

Pertanto intendiamo partire proprio dall'IBA del 1984 per sviluppare questa nostra riflessione sul valore e sul significato dello spazio e del paesaggio urbani nei processi di rigenerazione della città contemporanea, perché fu proprio in quella occasione che vennero fissati alcuni principi di disegno urbano che si sarebbero in parte affermati negli anni seguenti.

L'organizzazione della mostra fu articolata in due macro aree tematiche, rispettivamente il settore della nuova edilizia *IBA Neubau* e quello della vecchia edilizia, *IBA Altbau*. In sostanza all'interno dell'unico tema che era la riqualificazione della città si individuavano due distinti ambiti, da un lato quegli interventi di riqualificazione che erano strutturati sostanzialmente sul recupero del suolo e/o la demolizione dell'edilizia esistente, e quegli interventi in cui l'elemento caratterizzante è il recupero dell'esistente, tanto dell'edilizia quanto dello spazio pubblico.

È evidente che il primo filone di esperienze sia quello maggiormente deputato ad offrire un quadro più preciso e comprensibile della concezione dello spazio collettivo nella città contemporanea, dal momento che è la condizione che offre la maggiore libertà progettuale e quindi la possibilità di sperimentare modelli e forme più innovativi in quanto meno vincolati dagli spazi preesistenti.

La carica innovativa della Mostra emerse sin dal momento in cui si definirono gli obiettivi e rappresentò un momento di critica ed attenta riflessione sulle criticità e la sostanziale invivibilità della città moderna.

In the 1970s, a general disenchantment with modern architecture and planning was as prevalent in Berlin as it was elsewhere. The International Building Exhibition 1984/87 explicitly articulated the departure from modernism. Critics identified the absence of historical continuity in architectural and urban form at the time. Josef Paul Kleihues critiqued the separation of tenants from one another and from the urban space below, and argued that the anonymity that came with life in modernist slabs and tower blocks was paralleled with the fragmentation of the city fabric. In addition, a housing crisis and social unrest sparked the need for the search for new housing forms and policies. Thus, the _widely criticized, inhospitable modern city searched-for a solution for housing developments but also to restore the city's lost identity and image as a cultural metropolis on the international scene.

(Borsi, Porter, Nottingham 2016)

Il coordinatore della sezione Neubau, J. P. Kleihues aveva già colto come l'assenza di adeguati spazi pubblici nella città moderna avesse comportato una difficoltà evidente a sviluppare relazioni sociali fra gli abitanti (Kleihues 1993), ma fu A. Colquhoun che si incaricò di definire gli obiettivi generali dell'IBA, evidenziando come essa voleva rappresentare un primo deciso tentativo di superamento delle concezioni moderniste e porre le basi per una nuova visione della città con-

temporanea (Borsi 2016).

*It sees the city with its perimeter blocks and streets, as solid, anonymous fabric which should contain a variety of functions, including housing and commerce
The new isolated buildings, whether old or modern, would gain symbolic importance by contrast with this continuous fabric
It reinstates the street and the public square as the places of unprogrammed public enjoyment and congregation
It reinforces the pedestrian scale and rejects the dominance of fast, motorized circulation
It sees the public space of the city as more analogous to so many external rooms and corridors, with definite boundaries, than to limitless voids within which buildings, circulation routes, etc., occur
Finally, it conceives of the city as historically as well as spatially continuous – capable of being read as a palimpsest.*

(Colquhoun, 1989)

Ma come spesso accade i movimenti che propongono delle innovazioni culturali rispetto ad uno status quo non più accettabile hanno cercato e trovato ispirazione nella storia, ovvero in un passato più remoto di quello che si vuole abbandonare. E così è stato per l'IBA che trovò quasi naturalmente un solido riferimento per il balzo in avanti nella storia urbanistica ed architettonica nella Berlino del XIX secolo ed in particolare in quell'isolato berlinese con i suoi cortili intimi, celebrato da W. Benjamin in *Immagini di città*.

Un'altra notazione ci appare interessante, ovvero il fatto che nonostante si trattasse di una mostra incentrata sul *bau*, sulla costruzione e non sulla *stadt*, sulla città, quasi immediatamente l'attenzione si concentrò su tutta la città, ovvero sulla combinazione di edilizia e spazio pubblico, e di come, quasi immediatamente, emerse la volontà di superare l'indeterminatezza del "vuoto tra le cose", in cui lo spazio pubblico era stato relegato dal Moderno per diventare qualcosa "with definite boundaries"; qualcosa di definibile ed riconoscibile in se, la materializzazione di uno spazio pubblico circoscritto, sia che esso sia stato piazza, strada o giardino.

Sebbene i libri e le riviste di architettura abbiano in seguito restituito immagini di isolati progettati dai nomi più importanti dell'architettura fine secolo, fu forse lo spazio pubblico definito dalle quinte degli isolati e dagli allineamenti edilizi la maggiore innovazione nei progetti della Mostra. L'evidenza restò in secondo piano forse perché non ci fu un particolare sforzo progettuale dal momento che la struttura dello spazio pubblico, delle piazze e delle strade era già in buona misura definita dal precedente tessuto ottocentesco.

Se si escludono le due piccole aree di Tegel e Pragerplatz, l'IBA interessò una vasta area nell'area Sud est del centro città nei quartieri di Tiergarten, Friedrichstadt e Kreuzberg, una parte lungo il corso della Spera ed il confine con il settore

Est della città. Una parte urbana di origini ottocentesche, con una struttura ad isolati, che presentava ampie zone inedificate ed abbandonate per effetto delle distruzioni apportate dai bombardamenti durante la Seconda guerra mondiale. Questo mix di parti edificate e ben strutturate da un punto di vista urbanistico e dall'altro di zone libere edificabili si prestava perfettamente al doppio obiettivo di ripensare il rapporto con la città esistente, negato dal Movimento moderno, mediante un intervento di recupero conservativo e sperimentare dall'altro gli esiti di un "costruire nel costruito" che non seguisse la logica della tabula rasa dei piani di ricostruzione post bellici ma che si confrontasse con la città preesistente. L'intervento di recupero dell'esistente, l'Altbau riguardò in larga parte il distretto di Kreuzberg, un quartiere in buona parte occupato da emigrati di origine turca e di religione mussulmana e che vide pertanto un intimo intrecciarsi anche di problemi economici e sociali. Un intervento che sembra abbia ottenuto gli obiettivi previsti se oggi, come abbiamo accennato in precedenza nel Cap. I, Kreuzberg rappresenta una delle principali destinazioni turistiche berlinesi.

Le decine di progetti, tra l'altro alcuni di grande qualità, affidati alle personalità maggiori dell'architettura dell'epoca, da Robert Krier ad Aldo Rossi, da Hans Hollein ad O. M. Ungers, a Gregotti, ad Hetzberger esaltarono il ruolo nella Mostra delle nuove tendenze architettoniche e le principali riviste di architettura di tutti i paesi dedicarono la loro attenzione a questi progetti, una vera e propria alluvione di immagini architettoniche, prima di disegni, poi foto di realizzazione che tenne banco per diversi anni, relegando in secondo piano le forse più rilevanti considerazioni di carattere urbanistico. Di un primo fondamentale aspetto abbiamo già detto, ovvero quello relativo al recupero di alcuni elementi della città storica, come l'isolato chiuso, la piazza, la strada corridoio e la definitiva messa in pensione di edifici lamellari, torri, megastrutture, inseriti in anonimi spazi verdi.

In pratica questo significò promuovere e sostenere la struttura urbanistica della città premoderna come modello ideale per la città post industriale. L'idea della "città europea", a differenza di quella americana, diventava un concetto guida, portando a considerare come ideali alcuni elementi urbanistici tradizionali: le "strade corridoio", le piazze definite dagli edifici perimetrali e gli isolati chiusi (Bodenschatz 2008).

Ma intimamente legato a questo un altro tema era emerso e riguardava il rapporto fra il progetto di architettura e l'urbanistica, ovvero con quali strumenti fare si che la libertà di espressione architettonica si potesse muovere all'interno di un quadro di riferimento minimamente omogeneo e unitario, o in altri termini se e in che modo il tessuto urbano potesse essere elemento ordinatore dei diversi progetti, unitamente ad alcune "regole" costruttive (altezze, materiali, ecc.). L'assenza di un vero e proprio piano urbanistico di riferimento e quindi di regole prescrittive spinse i coordinatori dei programmi a cercare soluzioni alternative; fra queste quella della nomina di un coordinatore che avrebbe redatto uno schema generale

di un'area o dell'intero isolato che sarebbe seguito da guida per i progettisti dei singoli edifici. Con questo sistema, tra gli altri, si realizzarono i 150 alloggi della Ritterstrasse (coordinatore R. Krier).

E' un modo che ha una sua efficacia nella misura in cui gli allineamenti e le linee di gronda, le dimensioni e le profondità dei corpi,, riescono ad assorbire ogni tipo di esercitazione stilistica e probabilmente questo è lo scopo: dimostrare la possibilità della Stadtgrundrisse come elemento ordinatore: tenue traccia disciplinare che non giustifica l'estemporaneo assortimento e varietà di forme, piuttosto che genuina variazione su un tema architettonico prevalente (Mamoli, Trebbi 1988, p. 286).

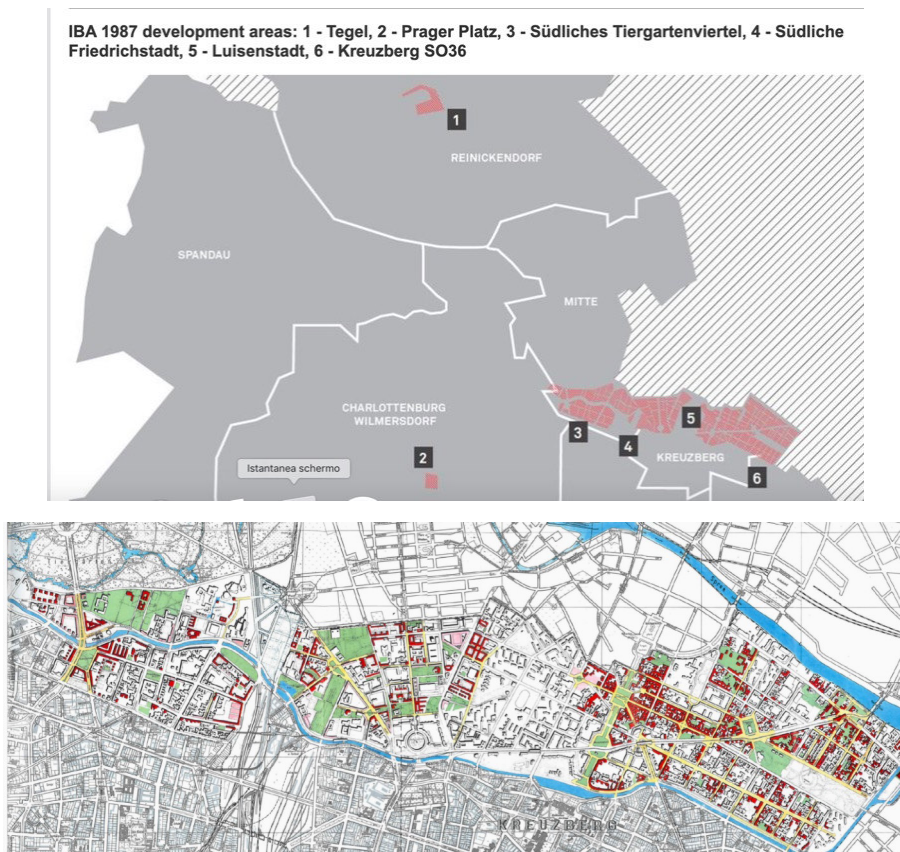


Fig.31. Aree di sviluppo dell'IBA nel 1987.

Fonte Sforza F. 2020.

6.4.2 Potsdamer Platz e la governance del processo.

La premessa sull'esperienza dell'IBA è stata fondamentale per chiarire meglio alcuni concetti, espressi a inizio paragrafo, legati alla definizione dello spazio pubblico contemporaneo ai temi oggetto di dibattito alla fine degli anni '80, che ebbe proprio nell'IBA una delle prime e più importanti concrete esperienze. E furono proprio i principi di progettazione nati all'interno delle vicende dell'IBA

che ispirarono e rappresentarono una sorta di vademecum per alcuni importanti interventi di rigenerazione urbana realizzati nel decennio successivo. Fra questi il progetto di riqualificazione di tutta l'area attorno alla vecchia Potsdamer platz. Un'area che ha sempre rappresentato, nella storia della città di Berlino, un centro nevralgico, nonché uno dei luoghi più rappresentativi del passeggio e dell'incontro di popolazioni e culture diverse all'interno della città.

Pochi luoghi in Europa hanno rivestito il carattere storico, simbolico e culturale della Potsdamer Platz a Berlino; molto più di una semplice piazza dal momento che la storia degli ultimi quattro secoli della città ha attraversato a più riprese questo grande incrocio di 5 strade. Il nome della piazza deriva dal fatto che la stessa era stata realizzata in un'area attraversata dalla strada che collegava Berlino con Potsdam, a circa 26 km di distanza, in corrispondenza della omonima porta, la Potsdamer Thor. La complessa morfologia evolutiva della piazza determinata dalla presenza di 5 strade che l'attraversavano, di una porta di accesso alla città e di un'altra piazza vicina, la Liepziger platz con la quale per lungo tempo ha finito col creare un unico grande spazio, rende difficile anche datarne l'origine. Le prime forme di urbanizzazione nell'area in prossimità delle mura risalgono alla seconda metà del XVIII secolo, ma la piazza iniziò ad assumere una configurazione propria e più precisa solo nella metà del secolo successivo quando in corrispondenza della Potsdamer Thor venne realizzata una stazione ferroviaria. La presenza della stazione contribuì a dare una più precisa configurazione alla piazza che si andò consolidando a partire dall'inizio del Novecento, periodo nel quale, su iniziativa della municipalità e del governo centrale si localizzarono in quel fondamentale nodo di traffico ferroviario e stradale una serie di importanti edifici pubblici e, al seguito, di importanti palazzi residenziali. Intorno agli anni '20 Potsdamer platz era divenuta il cuore pulsante di Berlino, sede anche di attività direzionali ed amministrative, dei trasporti e infine della vita notturna. La presenza della stazione ferroviaria e la vicinanza del Cancellierato del Reich, oltre che di molti altri edifici governativi, segnarono la sorte della piazza che fu oggetto di pesantissimi bombardamenti dai raid aerei effettuati soprattutto negli ultimi anni prima della fine della seconda guerra mondiale. Quando la città venne divisa in settori, durante l'occupazione degli alleati alla fine della guerra, la piazza si venne a trovare sul confine dei territori reclamati da americani, inglesi e russi, sulla linea di confine tra settore est e ovest. Trovandosi su questa invisibile frontiera, Potsdamer platz perse il suo importante ruolo di punto di incontro dei cittadini. In seguito, con la costruzione del Muro di Berlino nel 1961, si trovò definitivamente divisa in due: quello che un tempo era conosciuto come un centro trafficato e caotico diventò un'immensa area vuota di più di dodici ettari. Dopo il 1990, in seguito all'abbattimento del muro, la ricomposizione dell'area divenne un argomento centrale nel dibattito relativo al nuovo assetto della città per il suo elevato valore simbolico (di fatto rappresentava, da un punto di vista fisico, la riunificazione e quindi la rinascita della capitale tedesca).

Per tutte le ragioni sopra esposte si decise quasi subito di procedere con un vasto

programma di rinnovo urbano che, in considerazione della dimensione, sarebbe stato il più grande progetto urbano realizzato in Europa. La decisione più importante adottata dalla Municipalità di Berlino fu quella di affidare la riqualificazione dell'area ad alcuni grossi gruppi privati in grado di garantire le ingenti risorse necessarie.

L'area fu pertanto divisa in 4 parti assegnate rispettivamente ai quattro investitori: Daimler – Benz, Sony Berlin, Metro AG di Otto Beisheim e la ABB. Nel 1992 si predispose un “piano guida”, un quadro di regole comuni entro cui avrebbero dovuto esser sviluppati i progetti delle quattro aree. Il piano generale¹⁴, redatto dallo studio Himler e Sattler, non fu applicato meccanicamente. Di fatto, furono realizzati quattro tessuti urbani diversificati, uniti però da uno straordinario collante: una nervatura di spazi pubblici che ripropone la stretta connessione tra architettura e tracciato urbano.

La più grande delle quattro aree è stata affidata a Daimler-Benz, che ha incaricato l'architetto italiano Renzo Piano di creare un progetto generale per il loro progetto rispettando i requisiti di base del masterplan di Hilmer & Sattler. Un importante sviluppo al confine con il lato ovest dell'ex sito di Potsdamer Bahnhof, alcuni dei suoi 19 edifici individuali sono stati poi eretti da altri architetti, che hanno presentato i propri progetti pur mantenendo gli elementi chiave stabiliti da Piano.

La seconda area è stata affidata alla Sony, che ha eretto la sua nuova sede europea su un sito triangolare immediatamente a nord di Daimler-Benz e separata da essa dalla Potsdamer Straße. Progettato da Helmut Jahn, il *Sony Center*, è un accattivante monolite di vetro e acciaio caratterizzato da un enorme tetto conico simile a una tenda, la cui forma sarebbe ispirata al Monte Fuji in Giappone. Esso copre uno spazio pubblico centrale ellittico fino a 102 metri di diametro, e quindi differisce sostanzialmente dal piano originale di Hilmer & Sattler per il sito. La sua “Bahn Tower” di 26 piani e alta 103 metri è così chiamata perché ospita la sede aziendale della Deutsche Bahn AG, il sistema delle ferrovie statali tedesche.

La terza parte divenne il *Beisheim Center* e gli edifici adiacenti, su un altro sito triangolare delimitato sul lato est da Ebertstraße, finanziato interamente di tasca propria dall'imprenditore tedesco Otto Beisheim, fondatore del gruppo diversificato di vendita al dettaglio e all'ingrosso/cash and carry Metro AG, con sede in Germania ma con attività in tutta Europa e in molti altri paesi del mondo.

La quarta parte è il Park Kolonnaden, una serie di edifici che scendono lungo il lato est del sito di Potsdamer Bahnhof, parallelamente alla Daimler-Benz. Questo complesso occupa il sito dell'ex Haus Vaterland, e il suo edificio principale, che per alcuni anni fu sede del grande sindacato tedesco (Vereinte Dienstleistung-

¹⁴ Il piano prevedeva un intervento sostanzialmente unitario basato sulla riproposizione, con un linguaggio contemporaneo, dell'isolato ottocentesco senza tuttavia condizionare ulteriormente le decisioni dei grandi investitori.

sgewerkschaft, che significa United Services Union), si eleva per 45 metri e ha una facciata in vetro curva progettata da Giorgio Grassi per evocare la forma di quel punto di riferimento di un tempo.

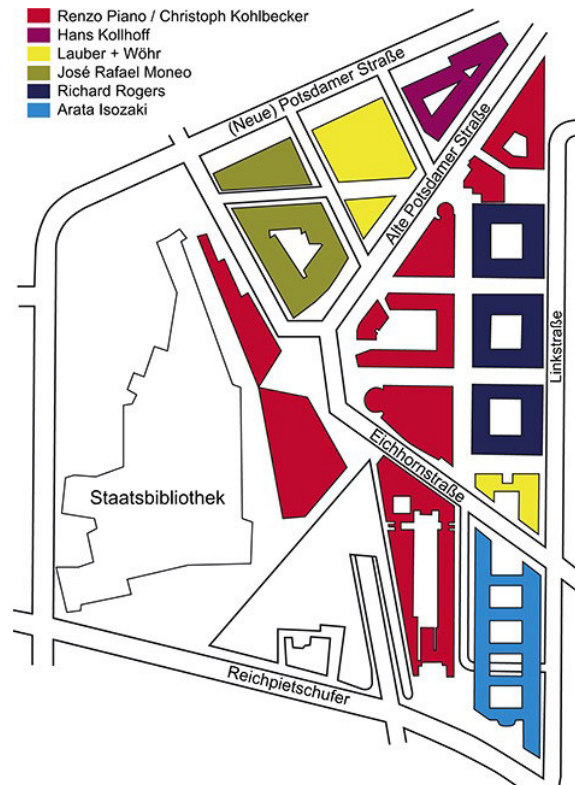
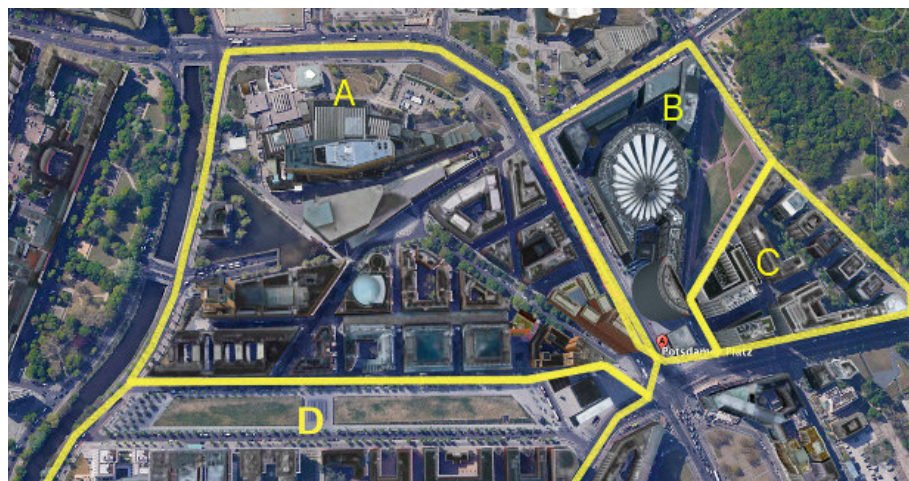


Fig.32, 33. A destra uno schema che riporta le differenti aree in base ai progettisti. In basso la suddivisione delle quattro aree di progetto.



6.4.3 Il progetto: obiettivi e masterplan

Le scelte operate dai diversi investitori, le diverse sensibilità dei progettisti incaricati hanno fatto perdere certamente un po' della unitarietà del masterplan origi-

– tenda; si è venuto così a creare uno spazio pubblico/privato - coperto che rappresenta forse l'elemento più innovativo e caratterizzante dell'intera operazione ed è divenuto in poco tempo il cuore di tutto il quartiere.

Sempre all'interno dell'area Sony il terzo grattacielo, che segna l'accesso dalla nuova Potsdamer platz, anch'esso come i primi due di altezza attorno a 100 metri presenta una forma semi ellittica, che richiama l'edificio Sony ed ospita il quartier generale delle Ferrovie tedesche.

La terza area, proprietà della catena Metro AG consiste sostanzialmente nella realizzazione del Beisheim centre, un gruppo di massicci edifici di altezza attorno ai dieci piani; in corrispondenza della Potsdamer platz da ambedue i lati del viale di accesso, due torri simmetriche di dieci piani circa, si sviluppano dall'ultimo piano del blocco sottostante, mediante un restringimento planimetrico, sviluppandosi in altezza per ulteriori 10 piani, creando un deciso effetto monumentale. Gli edifici in questione sono adibiti a hotel e spazi commerciali.

L'ultima area, quella conosciuta come Park Kolonnaden è una striscia di 6 isolati di forma diversa a C o ad H, che affacciano su una spianata verde in forma di un rettangolo allungato; questa striscia è chiusa da un grattacielo, di altezza inferiore agli altri 3, in corrispondenza della Potsdamer platz.

Le dimensioni dell'area e la complessità dell'intera operazione necessitano di sviluppare un giudizio articolato che consideri i risultati morfologici, spazio e paesaggio urbani, architettura, parimenti con quelli di carattere commerciale e sociale.

Fra i critici del progetto di Potsdamer platz Werner Sewing (2000) il quale sostiene che il tentativo di riprodurre un modello urbano storico, soprattutto nel progetto di Renzo Piano, non essendosi ispirato ad alcun modello preesistente a Berlino, si sia rivelato fallimentare ed abbia più un valore di set teatrale, mentre giudica un falso l'aver proposto per una metropoli come Berlino un ambiente urbano che si addice maggiormente ad una piccola città di provincia. Un'altra critica mossa da Sewing all'intero progetto è l'essersi ispirati al modello della città americana con l'inserimento dei 5 grattacieli, troppo piccoli e troppo pochi per costruire uno skyline significativo e giudica nel complesso le soluzioni adottate dalla Daimler Benz e dalla Sony poco competitive dal punto di vista dell'architetture e molto, al contrario da un punto di vista dell'immagine commerciale.

Ci sentiamo di condividere solo in parte le critiche mosse da Sewing troppo autoreferenziali da un punto di vista disciplinare, poiché il successo o l'insuccesso di un progetto di spazio pubblico va giudicato sostanzialmente da quanto esso sia frequentato e dalla soddisfazione espressa dai frequentatori.

A nostro avviso l'esperienza di Potsdamer platz nel complesso pone con grande evidenza il conflitto fra lo spazio pubblico della città storica ed il processo di privatizzazione in corso. Come abbiamo cercato di evidenziare in precedenza questo processo nasce soprattutto dall'essere diventato lo spazio pubblico un bene a carattere commerciale, un espediente per migliorare la vendita dei prodotti. Nulla di scandaloso in questo, se lo spazio privato e anch'esso aperto ed inclusivo e

non gated, ma l'esperienza di Potsdamer platz pone un problema di coesistenza fra spazio pubblico e spazio privato pubblico; a Berlino la netta prevalenza delle scelte relative allo spazio privato (Sony forum, Arcade Center, cinema multisala, ecc) hanno di fatto svuotato lo spazio pubblico, dal momento che le attività commerciali si svolgono quasi tutte all'interno e lungo le strade affacciano solo pochi negozi, con il risultato che le stesse appaiono semi deserte e frequentate da gente che si sposta da uno spazio privato all'altro.

Un altro aspetto rilevante del progetto di rete di spazi pubblici di Potsdamer platz è legato agli aspetti ecologici e della sostenibilità ambientale. In questo senso il trattamento delle acque rappresenta un elemento fondamentale per la capacità di coniugare il tema del risparmio di una risorsa naturale preziosa, il legame con le condizioni microclimatiche e la qualità del paesaggio urbano.

Uno degli obiettivi ambientali del progetto era quello di garantire un connettivo verde che portasse il verde del Tiergarten park all'interno del quartiere e un sistema per il riciclo delle acque; il tutto all'interno di un accurato disegno del paesaggio degli spazi pubblici.

Di conseguenza è stato studiato un sistema in grado di raccogliere il 70% delle acque piovane, basato su un sistema di green roofs dal quale, una volta filtrate, le acque vengono convogliate in una serie di cisterne poste nel basamento degli edifici e sotto le aree di parcheggio; ogni cisterna ha la capacità di 2600 mc più 900 mc lasciati liberi in caso di piogge abbondanti. L'acqua così raccolta viene utilizzata per alimentare gli specchi d'acqua che sono distribuiti nell'area e servono inoltre per usi domestici o in caso di incendio. In caso di piogge abbondanti è previsto un sistema di smaltimento delle acque eccedenti nel vicino canale Landwehr.

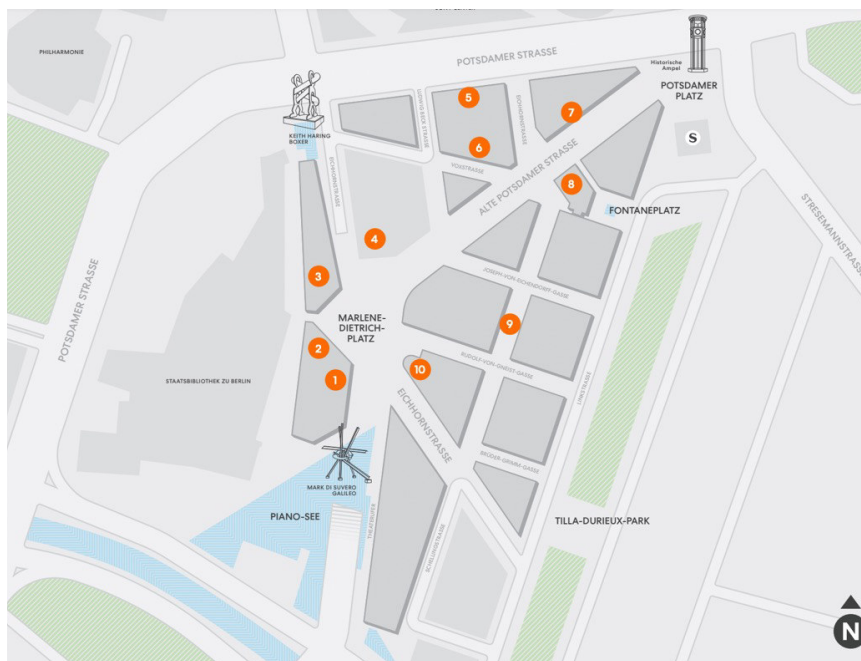
6.4.4 Le funzioni insediate

Da un punto di vista economico commerciale l'operazione sembra essere perfettamente riuscita. L'attenta ripartizione degli spazi funzionali (56% uffici, 19% residenze, 11% commercio, 9% hotel, e 5% culturale nel caso dell'area Daimler – Benz) con un mix di attività direzionali, residenziali e di svago ha fatto sì che questo spazio risulti frequentato durante l'intero arco della giornata, dal mattino fino a notte e si stima che esso sia visitato quotidianamente da 70-100.000 persone. Oltre ai quartier generali di grandi imprese (Mercedes, Sony, Volksbank, Ferrovie) con la loro evidente capacità attrattiva quotidiana, l'area di Potsdamer platz ospita uno Shopping center, tre fra cinema multisala e teatri, diversi alberghi di grandi catene internazionali e nazionali, night club, ristoranti, birrerie e spazi per attività culturali, primo fra tutti la Daimler Art Collection.

- 1 Theater am Potsdamer Platz
- 2 Club Theater Berlin
- 3 Spielbank Berlin
- 4 Grand Hyatt Berlin
- 5 The Mandala Hotel
- 6 CinemaxX
- 7 Panoramapunkt
- 8 Daimler Contemporary
- 9 Shopping
- 10 Stage Bluemax Theater

Fig.35. Uno schema distributivo funzionale che fa comprendere la varietà di attività presenti nell'area.

(fonte: https://www.brookfieldproperties.com/content/dam/b2b/case-studies/potsdamer-platz/2020_Dez_Generic_Brochure_Potsdamer_Platz.pdf)



6.4.5 La rete di spazi pubblici a Potsdamer Platz

Da un punto di vista del valore relazionale e sociale dello spazio pubblico due appaiono essere i luoghi focali dell'intero distretto. Il primo è rappresentato dalla nuova Potsdammer platz, di fatto due differenti spazi separati da un ampio viale carrabile che segnano l'accesso all'intero quartiere e su cui le 4 diverse aree in cui è articolato l'intervento possono "annunciarsi" ai visitatori, una sorta di anteprima rappresentata dai grattacieli che circondano la piazza. Quest'ultima svolge soprattutto la funzione di essere il punto di accesso della stazione della metropolitana sotterranea, segnata in superficie da due essenziali volumi rettangolari. È proprio questa funzione di accesso che fa sì che le due piazze siano piuttosto animate durante l'arco della giornata e sono diventate il luogo di mercatini periodici, mostre improvvisate e di un importante mercato invernale nel mese di dicembre. Sebbene la conformazione fisica non ben definita e piuttosto aperta non ne favorisca la sosta e la socializzazione, questo spazio, forse anche in relazione alla antica tradizione della preesistente potsdamer platz è stato riconosciuto dagli abitanti dell'area come luogo identitario del quartiere e non solo porta di accesso allo stesso.

La piazza svolge anche una funzione di "anteprima" in quanto tutte le 4 aree in cui è stato diviso l'intero progetto affacciano sulla piazza ed ogni area si presenta con una propria spettacolare architettura, 5 grattacieli, 2 della Daimler Benz ed uno ciascuno le altre, biglietto da visita delle diverse proprietà.

Da un punto di vista della configurazione spaziale la piazza presenta una dimensione tale da essere difficilmente percepita come uno spazio unitario; inoltre i grattacieli sono orientati in funzione di essere la “testata o conclusione” dell’area retrostante di cui sono biglietto da visita e non tanto per delineare la quinta della piazza, per dare alla stessa una specifica conformazione. In sostanza lo spazio risulta scarsamente significativo ed indeterminato nella sua conformazione, in sostanza un luogo di transito che periodicamente può svolgere, come abbiamo visto funzione di mercato.



L’altro spazio caratterizzante l’intero intervento è il controverso Sony forum, il grande spazio ellittico coperto di cui abbiamo già detto. Alcuni autori hanno messo in evidenza come sempre più frequentemente si tenda a parlare di fine dello spazio pubblico, qualcosa che avrebbe profondamente modificato quel senso di inclusività, accoglienza ed apertura trasmessa dai luoghi pubblici della città storica. Alla base di questa fine vi sarebbe il progressivo processo di privatizzazione cui sarebbe stato sottoposto lo spazio pubblico per via della importanza assunta dalle attività legate al mercato, (commercio e svago) fra le funzioni attrattive svolte oggi dallo stesso.

The reasons offered for why something of the character and the quality of public spaces in metropolitan centres has been lost are many and varied, but for the most part they tend to point in the same direction. Even if we do not join up all the economic and political dots, the privatization of public space, the intrusion of the market into the realm of public culture has seemingly done much to undermine the variety and uniqueness of urban centres. The blame for this make-over, so to speak, of public space and public culture is laid

Fig.36. Potsdamer Platz e i suoi grattacieli che definiscono lo skyline del cuore di Berlino.

squarely at the door of commercialization, more often than not at the entrance or gateway to the ubiquitous shopping mall.

Ma sarebbe errato pensare che tale successo derivi dall'uso di polizie private, tornelli o barriere varie; al contrario l'imporsi dello spazio privato di uso pubblico, per intenderci le plazas dei centri commerciali, nasce soprattutto dalla capacità attrattiva delle attività in sé e dalla qualità ambientale, ambient power.

By ambient power, I mean that there is something about the character of an urban setting – a particular atmosphere, a specific mood, a certain feeling – that affects how we experience it and which, in turn, seeks to induce certain stances which we might otherwise have chosen not to adopt.

Potremmo definirlo un advertising space, uno spazio promozionale pensato per promuovere il brand che lo ha concepito, i beni in vendita nei negozi che lo occupano, e che con affascinanti richiami estetici spinge le persone a sostare, ad aggirarsi tra le vetrine. Spazio promozionale, un anestetizzato mondo sociale separato dal regno del reale, fatto di differenze ed antagonismi, basato su un'estetica dell'affascinante in cui non solo lo spazio ma anche l'accurata disposizione delle merci esposte, l'uso a piene mani di luci sfavillanti e colori, insegne luminose, ecc., tutto concorre a rendere questo spazio attrattivo.



Fig.37. Una immagine del Sony center.
(Fonte: Christopher Larson / TripSavvy)

È evidente come si tratti di un'esperienza estetica ben lontana dal senso di quieta intimità che si può provare all'interno della piazzetta di un borgo medievale o di possente monumentalità stando all'interno di una piazza barocca romana o parigina.

E certamente uno spazio promozionale ben riuscito è quello della Sony plaza in cui alla apprezzabile caratteristica del grande spazio morfologicamente molto ben definito ed accogliente, si aggiunge il messaggio trasmesso dalla grande cupola/ tenda, dai materiali utilizzati e da alcune soluzioni adottate, che "racconta" il mondo della comunicazione high tech che contraddistingue la Sony.



Delimitato sul lato sud-ovest dagli edifici di Giorgio Grassi e a nord-est dalle architetture di Richard Rogers e Renzo Piano, il parco si sviluppa lungo un lotto rettangolare di 400 metri per 30 di larghezza, ed è compreso tra Potsdamer Platz ed il Landwehrkanal, uno dei canali del fiume Spree. Due grandi parterre sollevati e inclinati negli angoli opposti di circa 35 gradi lungo l'asse longitudinale si modificano, nelle altezze, secondo uno schema che richiama alla mente la flessibilità e la resistenza delle tensostrutture. Da un'altezza di 4,5 metri, nel punto più alto, queste colline artificiali scendono lateralmente fino alla quota del piano stradale, per poi riprendere ed arrivare, all'estremità posteriore, fino al canale. I parterre sono rivestiti da un tappeto erboso, privo di arbusti e di alberi, mentre ampie banchine pedonali cadenzate da filari di tigli, circondano l'intero parco, offrendo un sistema di connessione pedonale rapido e veloce con l'intorno urbano. La presenza nel quartiere di numerosi edifici multifunzionali, in prevalenza com-

Fig.38. Parco Tilla-Durieux in una foto del 2014 (fonte: https://stadentwicklung.berlin.de/plannen/staedtebau-projekte/leipziger_platz/de/realisierung/potsdamer_platz/debis/index.shtml)

merciali e residenziali, fa di questo parco uno spazio dinamico e attivo, in grado di sostenere un confronto adeguato e pratico con le architetture circostanti, il canale e Potsdamer Platz. Nello stesso tempo il parco Tilla Durieux si sottrae a qualsiasi declinazione funzionale, scegliendo di integrare paesaggio urbano e arte in un unico progetto. La semplicità dei dettagli caratterizza le diverse soluzioni adottate per gli accessi, le scale e le aree di gioco; l'attacco del piano erboso con la pavimentazione in pietra delle banchine, realizzato con un profilato in acciaio cavo per lo scarico delle acque reflue. Gli scalini di accesso alle diverse quote del piano inclinato: semplici scatole metalliche a sezione triangolare inserite nella terra. Infine il sistema dei grandi giochi, realizzati in acciaio e poggiati su un pavimento in gomma.

La scelta architettonica dello studio olandese, così formalmente distante dal paesaggio urbano circostante, unitamente all'assenza degli elementi più comuni all'immagine di giardini e parchi tradizionali, ha provocato inizialmente diverse obiezioni da parte di residenti e proprietari delle aree circostanti, fino a minacciare la sua realizzazione; ma la qualità del progetto è proprio quella di rendere protagonista il vuoto urbano in contrasto con la grande varietà formale e compositiva delle architetture circostanti.

La conversione dei portici di Potsdamer Platz.

- 1 Fashion/Entertainment
- 2 Mercato Matropolitano
- 3 F&B
- 4 Mattel
- 5 Technology/Sports
- 6 Beauty/Fashion

Fig.39. Lo schema dell'impianto planimetrico dei negozi e della grande area porticata di Potsdamer Platz.

(fonte: https://www.brookfieldproperties.com/content/dam/b2b/case-studies/potsdamer-platz/2020_Dez_Generic_Brochure_Potsdamer_Platz.pdf)



Da fine 2019 i vecchi portici che hanno sempre caratterizzato quest'area sono stati quasi completamente demoliti al fine di creare un nuovo modo di esperire lo spazio pubblico sottostante. L'impronta generale data al nuovo progetto è la medesima dei portici tradizionali ma il design è completamente mutato: i portici

commerciali saranno completamente ridisegnati nell'ambito della ristrutturazione quasi ultimata¹⁷.

Il progetto, unico in Germania, colpisce per la sua architettura moderna, il design degli interni insolito, i materiali di alta qualità e l'illuminazione scelta. Eleganza e spazio danno al cliente una sensazione apertura in uno spazio materialmente delimitato, grazie alla copertura vetrata. Allo stesso tempo, verranno ridisegnati anche i negozi e i ristoranti circostanti al fine di aumentare la qualità complessiva del soggiorno nell'intero quartiere.



Il concept generale dell'impianto offre ai visitatori un chiaro orientamento. I marchi internazionali si sposteranno ai piani superiori, mentre i fornitori locali e i fornitori di servizi si sposteranno nel pian terreno.

Con 4.400 mq e più di 750 posti a sedere, l'innovativo concetto di *food hub*, riunendo in un unico luogo imprenditori e artigiani gastronomici locali, nonché chef consigliati dalla Michelin, contribuisce a rendere l'esperienza culinaria accessibile a tutti, combinandola con eventi culturali e di stile di vita, istruzione e intrattenimento.

Fig.40. Una vista dall'interno dell'area di progetto.

(Fonte: https://www.brookfieldproperties.com/content/dam/b2b/case-studies/potsdamer-platz/2020_Dez_Generic_Brochure_Potsdamer_Platz.pdf)

¹⁷ Si stima che per fine 2022 saranno ultimati i lavori di ristrutturazione del centro commerciale naturale Potsdamer Platz Arkaden.



Fig.41. Una vista di come sarà l'area una volta ultimati gli interventi di ristrutturazione.

(Fonte: https://www.brookfieldproperties.com/content/dam/b2b/case-studies/potsdamer-platz/2020_Dez_Generic_Brochure_Potsdamer_Platz.pdf)

Un progetto in continua evoluzione.

Per migliorare la sostenibilità ambientale, l'Assessorato ai Trasporti del Senato ha presentato le bozze per un ampliamento della linea del tram tra Alexanderplatz, Potsdamer Platz e Kulturforum, che dovrebbe andare di pari passo con un fondamentale restyling degli oltre quattro chilometri di lunghezza del manto stradale.

I principali obiettivi riguardano l'innalzamento della qualità della vita attraverso maggiori soluzioni per l'attraversamento dei pedoni, l'aumento delle aree verdi attraverso la piantumazione di alberi e piante a basso fusto in grado di assorbire le emissioni, strutture di bike-sharing e di supporto alla mobilità sostenibile.

I cambiamenti più importanti sono previsti per Potsdamer e Leipziger Strasse: qui i veicoli a motore manterranno una sola corsia per direzione (attualmente ce ne sono due). Secondo le boz-

ze dei progetti, che hanno visto la partecipazione attiva dei cittadini¹⁸, le piste ciclabili e le corsie degli autobus devono essere allestite su entrambi i lati di Potsdamer Straße. La banchina stradale per le automobili sarà arricchita da un'area verde con quattro filari di alberi.

Anche sulla Leipziger Strasse verranno ridotte le corsie per le auto. Molto spazio è previsto per il verde e i ciclisti. Nella parte orientale tra Spittelmarkt e Charlottenstraße sarà prevista una pista ciclabile su entrambi i lati immersa nel verde per un totale di quattro metri di larghezza.

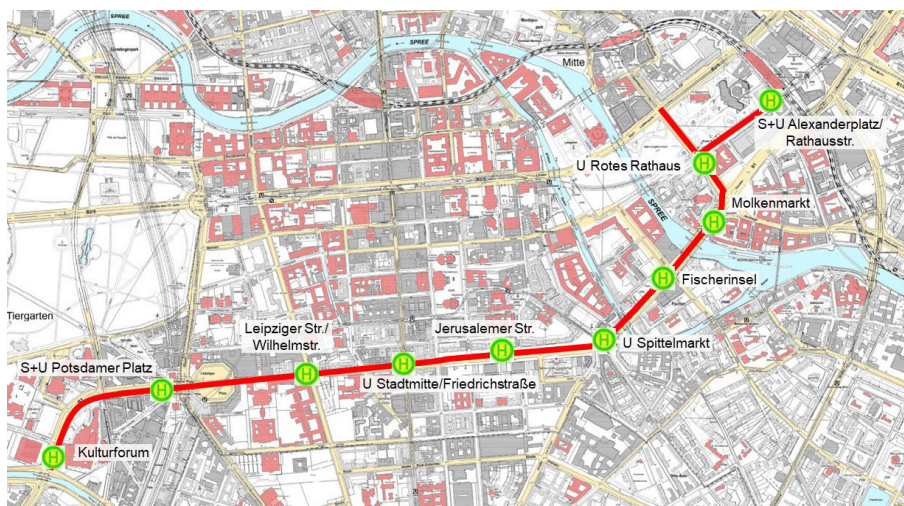


Fig.42. Mappa panoramica del nuovo percorso del tram da Alexanderplatz a Potsdamer Platz/ Kulturforum.

Immagine: SenUVK, mappa: Geoportal Berlin



Fig.43. Un render di progetto dell'area dell'intervento. (Fonte: Dipartimento dei trasporti del Senato di Berlino)

¹⁸ Il terzo evento pubblico, avvenuto il 25 agosto 2021 presso l'Alte Münze, Molkenmarkt 2, 10179 Berlino, in cui è stato presentato per la prima volta lo stato di pianificazione attuale per le sezioni tra Potsdamer Platz e Kulturforum e tra Molkenmarkt e Spittelmarkt.

6.5 Un caso studio particolare: Reggio Calabria e il waterfront.

Premessa

Vi chiederete come mai dopo i diversi progetti di rigenerazione urbana analizzati nelle più diverse parti d'Europa, l'ultimo studio di caso sia proprio a Reggio Calabria e per di più il suo Waterfront. La risposta è tutt'altro che scontata se i canoni di scelta fino a questo punto hanno riguardato brani di città marginali e spesso degradate in cui il tema dello spazio pubblico era predominante ma non il solo. La scelta di analizzare il lungomare di questa porzione del sud Italia, è ricaduta proprio sul fatto che il progetto, sin dal suo concepimento, ha riguardato solo lo spazio pubblico, inteso come condensatore sociale grazie al quale si articola il paesaggio urbano reggino.

In un articolo intitolato "Il più bel chilometro d'Italia, il progetto del lungomare di Reggio Calabria" della nota rivista "Paesaggio urbano", Giuseppe Imbesi riprese la definizione dannunziana proprio per sintetizzare da una parte la complessità dell'intervento di ristrutturazione urbana e richiamare dall'altra i valori ambientali cui esso è legato.

La visione della costa siciliana, l'immanenza della catena dei monti Peloritani oltre lo Stretto, la lontananza percepita quasi in modo rassicurante dell'Etna che emerge imponente nel panorama soprattutto invernale.

Nel progetto di ristrutturazione urbanistica e architettonica del lungomare di Reggio Calabria che vide protagonisti illustri quali Alessandro Anselmi, Giuseppe Imbesi stesso e altre note personalità del panorama architettonico e urbano di quel periodo, due sono stati i termini a dettare le regole dell'intero intervento: la richiesta di *nuovo* come adeguamento funzionale e formale dello spazio preesistente rispetto alle mutate esigenze della città e il bisogno di *conservare* di quella memoria storica legata a miti e leggende che il terremoto del 1908 rischiò di cancellare.

In questa cornice, il tema ha dovuto misurarsi sulla capacità di adeguare e rinnovare il lungomare, rendendolo finalmente fruibile ai cittadini. Non sono mancate difficoltà di ideazione e operative e altrettanto difficile si è rivelato nei fatti il processo decisionale, ampiamente condizionato dalla domanda di partecipazione sociale alle scelte.

I precedenti

Da sempre questa città si è confrontata con il proprio mare in modo anomalo. L'esser parte dello Stretto di Messina l'ha condizionata e non poco: nei confronti degli usi (la portualità è stata caratterizzata soprattutto per il traghettamento tra le sponde), nei confronti delle morfologie urbane relazionate all'edificato lungo il fronte mare. Edificato unitario e continuo che ha sostituito nel Settecento la cinta muraria che difendeva la città, ha fornito il primo allineamento dei tessuti

urbanistici. Con la ricostruzione dopo il terremoto del 1783, alla “palazzina¹⁹” si affiancava un primo lungomare a ridosso delle abitazioni, sopraelevato rispetto alla quota della battigia e ricco di attrezzature civili (fontane, ormeggi, etc.). La realizzazione della ferrovia litoranea (1881), attestata tra la battigia e la “palazzina”, comporta numerosi sventramenti e demolizioni ma soprattutto crea un diaframma tra città e linea di costa che sarà considerato fino agli anni più recenti una grave mutilazione (la cosiddetta “cortina di ferro”), ragione fondamentale del progetto.

Dopo il terremoto del 1908 la “palazzina” scompare; la normativa antisismica imponeva una distanza degli edifici dal mare di cinquanta metri²⁰. Nel Piano De Nava, il piano che regolò la ricostruzione post sismica, si delinea l’attuale conformazione: due vie parallele a quote diverse con una zona a giardini al centro (aiuole intervallate da rampe, fontane e steli marmoree); in prossimità della Rada dei Giunchi una piazza consente la rotazione del percorso verso nord, segna la fine del tratto a due livelli ed apre alla pineta Zerbi.

I terminali a nord e a sud sono netti: hanno sbarramenti trasversali sui due torrenti Calopinace e Annunziata, i limiti non superati della città settecentesca; le attrezzature ferroviarie a sud, quelle portuali a nord accentuano la separazione dei tessuti urbani dal mare.

Sul lungomare si proietta la nuova città con non poche ambiguità.

Vi si concludono le maglie viarie a scacchiera che si inerpicano per le pendici collinari; è l’unico elemento ricco di sollecitazioni formali e scenografiche, nel disegno urbanistico interpretato troppo rigidamente e senza alcuna capacità di utilizzare in modo creativo le forti pendenze del terreno. (Imbesi, 1992)

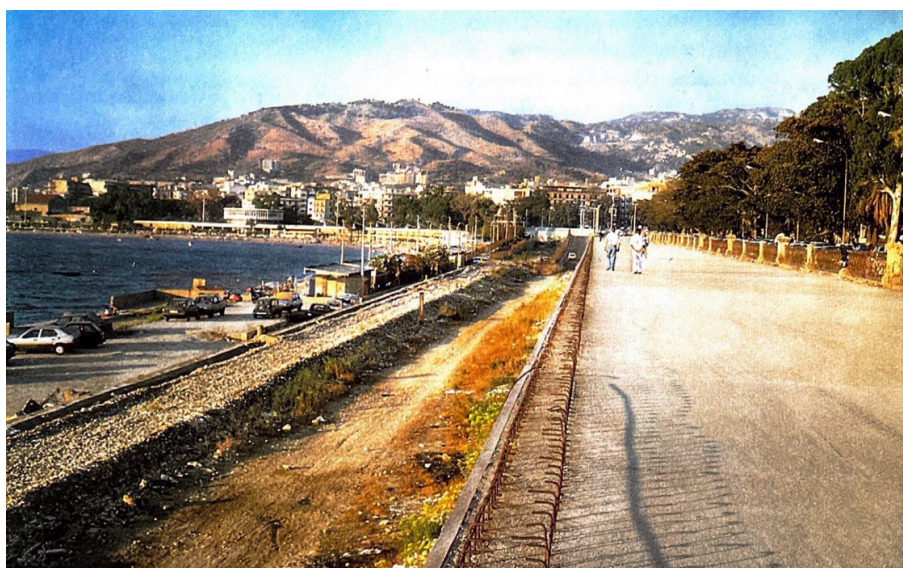


Fig.44. La sistemazione della passeggiata a inizio anni '90. (fonte: Paesaggio Urbano n.6/92)

19 Imbesi intende per l'appunto l'edificato unitario post settecentesco.

20 Più che una vera e propria norma, fu il timore del maremoto a imporre di costruire oltre i cinquanta metri dal mare.

Dall'altra parte il lungomare si rapporta a componenti più significative ma limitate rispetto alla dimensione che via via acquista. C'è una sorta di contrapposizione tra questa parte ed il resto dei tessuti periferici litoranei, isolati dalle attrezzature portuali a nord e ferroviari a sud e dell'edificato che si dispone lungo le pendici. Ancora oggi vi si prospettano le abitazioni signorili, alcuni edifici pubblici tra i più importanti, gli alberghi di maggiore prestigio; si arricchisce via via con essenze arboree suggestive e imponenti, è esso stesso il supporto per attrezzature per lo svago, per il tempo libero dei suoi abitanti (il lido, i bar, etc.).

È l'auto-rappresentazione della città: un salotto urbano in cui la popolazione reggina e non solo trascorre molta parte del tempo, il più bel chilometro d'Italia.

Il vecchio progetto ha tuttavia dovuto tener conto di un punto non poco significativo e cioè l'abbattimento della cortina di ferro che si frapponeva tra la città edificata e la costa. All'inizio degli anni 60 e in occasione dei lavori del raddoppio della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, venne avviato un progetto che prevedeva due soluzioni simultanee: l'abbassamento della linea ferroviaria è il suo in turbamento in una galleria artificiale, la cui copertura sarebbe stato il prolungamento della passeggiata a mare collegandola personalmente alla spiaggia.

Si a cui competeva la decisione in merito alle opere da realizzare erano, da un lato, le Ferrovie dello Stato, che avrebbero dovuto completare le opere dall'altro l'amministrazione comunale che, con il piano coroni era responsabile circa le decisioni sull'assetto urbanistico della città.

I ritardi nell'attuazione del progetto videro le lamentele della popolazione reggina che poneva una pressante richiesta di partecipare alle scelte. Si decise dunque di sviluppare il progetto in più fasi: un primo schema generale l'inquadramento di quelli che erano i problemi e la progettazione delle alternative, la loro definizione con reazioni organiche (il cosiddetto "piano direttore") E infine il piano urbanistico particolareggiato che giunse alla fine ad un progetto unitario degli elementi architettonici da noi definite componenti elementari. Una lunga serie di incontri, di dibattiti con le associazioni professionali, culturali e gruppi di cittadini ha reso più complesso l'iter: l'intensa partecipazione si è rivelata utile strumento per esplicitare le domande e spesso elemento di aiuto per le scelte; ciò però ritardato non poco il processo di decisione condizionandolo in modo spesso tutt'altro che marginale soprattutto a causa dei cambiamenti in atto negli assetti societari delle ferrovie dello Stato.

Riguardo al profilo operativo, alle fasi hanno corrisposto articolazioni più o meno complesse della progettazione. A partire dallo studio della città, serviva un'analisi in grado di individuare correlazioni tra parti urbane interessate nel progetto ed evidenziare i problemi inerenti alle situazioni di rischio per eventuali congestioni o attraversamenti.

Dell'intero organismo urbano acconsentito da una parte, a comprendere e ad assumere dal passato ciò che era l'identità del luogo, dall'altro a fatto però emergere come si sia modificata la centralità delle funzioni principali è l'importanza della variazione formale che avrebbe dovuto garantire il progetto del lungomare.

Fu così, dunque che al doppio valore di infrastruttura funzionale-organizzativa che caratterizza una strada, si aggiunse la variabile dettata dall'essere un luogo di passeggio e svago: uno spazio pubblico continuo privilegiato dall'affaccio diretto sullo Stretto di Messina.

Si è cercato di articolare le scelte progettuali in azioni organiche di cui sono state definite in maniera preventiva le caratteristiche, con l'obiettivo di offrire varietà di offerte realizzative da utilizzare via via che sarebbero maturate le condizioni realizzative senza perdere la qualità architettonica del complesso.

Da altro canto, affidare all'architettura il compito dell'attuazione di grandi spazi urbanistici, ha un significato solo se rende possibile la riqualificazione del tessuto urbano, all'interno di un preciso ed equilibrato rapporto tra morfologia ed articolazioni funzionali proprie della dimensione urbana. (Imbesi, 1992, p.85)

Due aspetti complementari hanno caratterizzato le scelte funzionali del progetto: quelli della mobilità veicolare e quello che riguarda i valori qualitativi della passeggiata a mare. Se la prima infatti svolse il ruolo di servizio locale non, di scorrimento nord-sud, l'aspetto paesaggistico e funzionale della passeggiata impose di dare la priorità alla mobilità dolce con quella che oggi conosciamo appunto come la passeggiata alla quota del manto stradale. Molti sono i punti che ricongiungevano il "lungomare alto" con quello "basso" (la parte più prossima alla costa), proprio per inverare il progetto di passeggiata in cui l'abbattimento delle quote era fondamentale per garantire continuità strutturale al progetto urbano.

Dal punto di vista morfologico strutturale, il waterfront reggino è caratterizzato da tre livelli differenti di spazio: quello superiore che è caratterizzato dai fronti di edifici signorili con i piani terra adibiti ad attività commerciali e ricreative; quello intermedio occupato quasi interamente dalla passeggiata in quota e dal vano stradale e quello basso, interamente pedonale, caratterizzato da una ciclabile che costeggia la spiaggia e box in cui è possibile alloggiare i lidi o i chioschi durante l'estate.

Il progetto: obiettivi e masterplan

Un progetto per parti.

Il progetto di riqualificazione del Waterfront di Reggio Calabria, si colloca in un'area di 50.000 mq avente forte vocazione turistica e di aggregazione sociale. L'opera mira a rafforzare in maniera incisiva il ruolo che l'area costiera riveste per l'intero territorio cittadino.

Il concept di progetto propone un collegamento tra il lungomare Italo Falcomatà e l'area portuale, offrendo nuove modalità di fruizione di aree precedentemente segnate da forte degrado. L'operazione si concretizza nella realizzazione di due piazze a quote differenti in cui convergono i sinuosi percorsi pedonali e ciclabili, collegate da passeggiate in quota, generando nuove spazialità urbane da utilizzare per attività ludiche, culturali, sociali e ricreative. Il punto di congiunzione tra le

due piazze genera una scalinata monumentale pensata come un giardino urbano articolato su più livelli che connette i due spazi proseguendo la passeggiata in modo organico. La scalinata, concepita come elemento paesaggistico, costituisce un'improvvisa variante architettonica ai vari percorsi, offrendo la possibilità di nuove prospettive verso la città e verso il mare.

Superando la scalinata, il percorso pedonale panoramico prosegue intercettando l'area della storica pineta Zerbi, un'area di interesse storico di 14.000 mq, implementata attraverso nuove piantumazioni e arredi urbani e completamente separata dalla strada carrabile mediante un'area continua di verde. Il Torrente Anunziata è **costituito da** un ponte di acciaio Corten di 97 tonnellate che permette il prolungamento della passeggiata verso la nuova area intermodale adiacente alla stazione degli aliscafi.

Il ponte consente l'accesso all'area verde del parcheggio, ombreggiato da un parco fotovoltaico di 110 KW formato da 57 pensiline. A conclusione del percorso costiero, aumentato di circa 700 metri, le linee dei flussi pedonali e ciclabili convogliano all'interno di un grande nastro bianco che costituisce il terminal bus di collegamento dell'area portuale con il resto della città.

Fig.45. Una fotografia aerea della scalinata che si raccorda con la passeggiata del lungomare alto e quello basso.



Ad coronamento del masterplan, un progetto d'autore firmato Zaha Hadid: il progetto del Museo del Mediterraneo. Nella parte più a nord del lungomare, infatti, è collocato

Il tema della passeggiata panoramica è estremamente importante nella logica generale dell'intervento progettuale perché costituisce l'elemento di ricucitura fra il lungomare esistente ed il porto. Tale percorso è stato concepito come un "giardino lineare integrato". La passeggiata panoramica è stata articolata su due livelli e strutturata con percorsi pedonali, semi-carrabili e ciclabili. In alcuni punti della passeggiata particolarmente interessanti per la loro panoramicità sono state create alcune aree di sosta, mentre, in altri tratti la passeggiata è stata collegata con delle ampie aree di verde.

Il tratto superiore della passeggiata collega il nuovo sistema di piazze, inferiore e superiore, al polo portuale, terminando esattamente in prossimità del nuovo terminal bus. Dalla passeggiata si dirama una rampa che, fiancheggiando il "sistema delle piazze", raggiunge la quota della passeggiata panoramica inferiore in modo che venga garantito in maniera agevole il passaggio delle persone con ridotta deambulazione. Da nord la passeggiata segue il tracciato a quota 4.50 slm circa e costeggia il quartiere del Candeloro, affiancata per tutta la sua lunghezza fin oltre il "Ponte Annunziata" da una pista ciclabile.

Fig.46. Un' immagine della scalinata che riprende le forme sinuose dei nuovi progetti del Waterfront.

La scalinata



La scala costituisce un'improvvisa variante architettonica al percorso delle passeggiate offrendo la possibilità di nuove prospettive, verso la città e verso il mare, nonché di sosta lungo il cammino. Altro elemento architettonico pensato nel sistema delle piazze è la fontana. Questa si sviluppa tra la scalinata ed il muro di contenimento della strada carrabile ed è costituita da piani inclinati che seguono i dislivelli delle rampe.

La fontana artistica è una discesa d'acqua luminosa che sgorga energica da tre gradini alternati da altrettante vasche, che ne assorbono la dinamicità e ne evidenziano la libertà delle forme. La complessa struttura tecnica e tecnologica è frutto di un'attenta progettazione MEP che ha reso la fontana sostenibile e durevole nel tempo. Il sistema di movimentazione dell'acqua permette di riutilizzare sempre la stessa assicurando una gestione controllata e sostenibile delle risorse idriche. Nel connubio tra la materia cemento e l'elemento acqua, l'illuminazione si fa spettacolo proiettando cromatismi unici sul costruito circostante attraverso la luce diffusa data da barre LED RGB-W custom.



Fig.47. Un'immagine notturna della Pineta Zerbi illuminata con i sistemi a Led in cui è ben visibile la strategia adottata per separare definitivamente l'area pedonale da quella carrabile.

L'intervento di riqualificazione per la pineta storica Zerbi è volto a preservare tale area riconoscendone il valore di "patrimonio ambientale e naturalistico della città" attraverso i seguenti interventi:

- ricollocazione delle attività commerciali che occupano parte della pineta;

- valorizzazione del Museo dello strumento musicale, collocato all'interno di essa, offrendo la possibilità di organizzazione di eventi, concerti e spettacoli all'aperto;
- ripristino dei percorsi pedonali, attorno alla pineta;
- ripristino degli alberi esistenti, piantumazione di nuovi a dimora e sistemazione di aree seminate a prato;
- installazione di un'adeguata illuminazione.

Il nuovo spazio esterno è illuminato con delle sorgenti luminose diverse tra zone verdi e zone calpestabili, il resto dell'area in parte è sistemata con nuove piante di pino (*pinus pinea*) ed in parte è dedicata ad area libera ludico-ricreativa; sono state installate sedute, il cui disegno ripete la genesi della pavimentazione, e di altri elementi di arredo urbano.

Inoltre per incentivare la fruizione da parte di tutta la cittadinanza, comprendendo tutte le fasce di età, sono state inserite due aree, una destinata al fitness ed una destinata ad area ludica per bambini, nell'area dell'ex parcheggio della Pineta, sopra la tombatura del Torrente Annunziata.

Il terminal bus al porto

Fig.48. Una fotografia del terminal bus.



Gli interventi di realizzazione del terminal sono illustrati come opere di completamento e di urbanizzazione necessarie ad “integrare il progetto nella città in modo organico”. Il terminal è collocato sul lato nord dell’area di intervento, laddove termina la linea ferroviaria esistente. Il terminal si sviluppa per una lunghezza di 60 m ed una larghezza di 6.80 m nell’area in cui è collocata l’entrata e di 3.30 m lungo la banchina, raggiungendo un’altezza massima di 6m in prossimità dell’ingresso.

L’edificio si configura come una sorta di nastro chiuso che partendo dalla quota della pista ciclabile di 3.19 slm si innalza per 4.20 m a costituire una delle chiusure verticali per poi piegarsi e divenire copertura, quindi, ritorna a curvare la sua linea verso il basso per diventare prima parete perimetrale e poi solaio di base.

Il terminal è diventato un nodo polifunzionale per tutti i trasporti del nuovo waterfront di Reggio Calabria. Si prevede l’installazione di biglietterie automatiche, in modo da poter diventare il centro di gestione dei nuovi sistemi di “car-sharing” e “bike-sharing”, il primo disposto all’interno del parcheggio, il secondo posizionato in adiacenza al terminal.

Il nuovo parcheggio occupa le aree dismesse dell’ex deposito delle Ferrovie dello Stato in parte già impegnate dal parcheggio della Stazione Marittima.

Fig.49. Un’immagine notturna della Pineta Zerbi illuminata con i sistemi a Led in cui è ben visibile la strategia adottata per separare definitivamente l’area pedonale da quella carrabile.



Secondo progetto è stato realizzato un parcheggio a raso con stalli a pettine con una capacità massima di circa 320 posti auto, con stalli di 2.30 x 5.00m, e con carreggiate di circolazione a senso unico e corsie da circa 6.00 m. L'ingresso e l'uscita del parcheggio, allo scopo di limitare al massimo il carico di traffico nelle adiacenze del porto, sono stati disposti rispettivamente sul lato sud, in corrispondenza dell'attuale sottopassaggio di via Spiaggia Candeloro, e sul lato nord, in corrispondenza della rampa di accesso su Via Florio.

Gli stalli di sosta sono stati realizzati con pavimentazione inerbata per una migliore integrazione con il verde. Il parcheggio è integrato con un sistema fotovoltaico, installato su pensiline. I percorsi pedonali sono stati individuati alle estremità degli stalli sia a nord che a sud protetti da opportune isole salvagente che consentono il percorso degli utenti in sicurezza.

La possibilità di vivere in questo luogo ci ha consentito di proporre, a cittadini e fruitori, un questionario legato alle tematiche affrontate nella ricerca, per comprendere quale fosse la visione di coloro i quali "usano" il lungomare.

Attraverso il questionario riportato di seguito, si è dunque cercato di restituire dove possibile, una immagine chiara e dettagliata di quale fossero i motivi che attraggono le persone a fruire questa porzione di città.

Le informazioni sono state rielaborate e riproposte in forma grafica per restituire in modo più fedele possibile, il pensiero degli intervistati.

QUESTIONARIO_ Waterfront Reggio Calabria

Sesso:

Età:

Titolo di studio:

obbligo
superiore
laurea

Attività lavorativa:

Lavoratore
Pensionato
Altro

Residente:

Reggio Calabria
Fuori

Dove abita?

A Reggio centro
Periferia
Villaggio (Catona, Pellaro..)
In provincia
Fuori provincia

1. Quante volte si reca sul lungomare?

In estate:

quotidianamente
settimanalmente
mensilmente
quasi mai
mai

In inverno:

quotidianamente
settimanalmente
mensilmente
quasi mai
mai

2. In che orari?

Mattina
Pomeriggio/sera
Notte

3. Quali sono le attività che preferisce svolgere sul lungomare? (max 3 risposte)

1. Passeggiare con amici
2. Fare il bagno
3. Fare compere
4. Prendere gelato o caffè
5. Cenare - pranzare
6. Andare in discoteca
7. Correre – fare sport
8. Partecipare a eventi culturali o sportivi
9. Accompagnare i bambini
10. Altro (specificare)

4. C'è un posto in cui preferisce fermarsi? Se sì per fare cosa?

5. Frequenta i locali del lungomare “basso” (area lidi) oppure preferisce sostare sulla Via Marina alta?

Basso
Alto

6. È a conoscenza dei progetti che verranno a breve realizzati per ampliare e migliorare il lungomare?

Sì
No

7. Se sì, cosa le piace?

Museo del Mediterraneo
Centro polifunzionale
Porticcioli turistici
Implementazione di servizi (verde, attività commerciali, etc.)

8. Cosa non le piace?

9. Cosa aggiungerebbe?

10. Come giudica il lungomare in base ai seguenti indicatori? (voto da 1 a 10)

1. Accessibilità-intesa come la possibilità di raggiungere agevolmente il lungomare dall'esterno (a piedi o con i mezzi);
2. Parcheggi;
3. Accessibilità per anziani e/o portatori di handicap;
4. Sicurezza fisica (automobili, etc.);
5. Sicurezza sociale (presenza di presidi di forze dell'ordine);
6. Benessere fisico, es: (Possibilità di sostare sedendosi; possibilità di riparo da eventi atmosferici; presenza di sistemi che garantiscano la possibilità di ripararsi dal freddo in inverno e dal caldo in estate).
7. Qualità del paesaggio;

8. Presenza di aree a verde;
9. Presenza di attrezzature per lo sport e il gioco;
10. Spazi per manifestazioni politico/culturali;
11. Servizi commerciali e di ristoro;

11. Come giudica la vivibilità complessiva (voto da 1 a 10) del lungomare?

12. Le principali criticità del lungomare che andrebbero rimosse: (3 cose)

13. Le principali risorse che andrebbero valorizzate: (3 cose)

14. Cosa manca e che andrebbe realizzato: (3 cose)

Report questionario

Di seguito vengono pubblicati i risultati del questionario promosso nel periodo giugno-settembre 2021 riguardo la fruibilità del Waterfront di Reggio Calabria. La rilevazione, intesa come strumento di partecipazione nell'ambito delle attività di consultazione dei cittadini ha rappresentato un'occasione di ascolto della città in cui i partecipanti hanno potuto comunicare idee e proposte, oltre che rispondere alle domande poste.

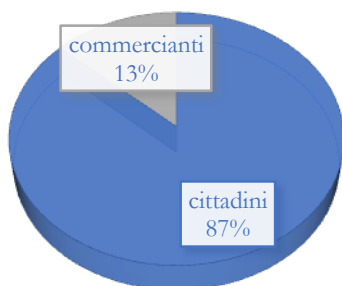
Tutti i commenti e i suggerimenti espressi dai rispondenti, anche quelli che non sono risultati strettamente pertinenti, sono stati letti e analizzati per tematiche specifiche al fine di poterli rielaborare in questa ricerca e magari condividere con l'amministrazione competente per le future valutazioni di merito.

L'obiettivo del questionario è stato, da una parte, quello di indagare cosa spingesse i cittadini reggini, e non solo, a fruire quotidianamente lo spazio pubblico del lungomare di Reggio Calabria e in che orari, e dall'altra di validare la nostra tesi secondo la quale una polarità urbana è considerata tale solo se sussistono specifiche condizioni (cap. 4) o qualità che lo rendano *vitale*, in grado cioè di soddisfare i bisogni delle comunità, *interconnesso* sia rispetto al contesto urbano di cui fa parte e sia rispetto ad un contesto più ampio e *attraente*, cioè utilizzato tutto il giorno.

I dati raccolti hanno evidenziato anche quali sono le problematiche legate alla partecipazione a temi che, seppur complessi, riguardano da vicino le esigenze dei cittadini e dei fruitori, a quante persone interessa realmente partecipare, con quali modalità e con quale investimento di tempo, nonché quali sono le tematiche più interessanti da affrontare secondo la loro prospettiva.

Al questionario hanno partecipato 150 persone (130 cittadini, e 20 commercianti).

PARTECIPAZIONE



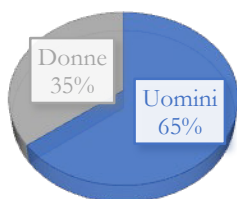
150 i questionari presi in considerazione per l'elaborazione dei risultati.

- La numerosità dei questionari raccolti indica una SENTITA PARTECIPAZIONE PUBBLICA verso il tema in oggetto;
- Consente di attribuire una certa solidità ai risultati complessivi;
- Più di 40 persone hanno comunicato i propri recapiti per essere invitati ad eventuali iniziative, incontri e dibattiti sul tema.

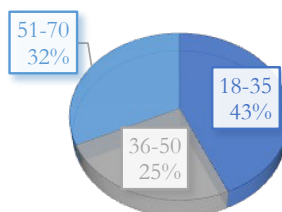
Al questionario hanno partecipato numerosi cittadini/e (150 in totale) ed in particolar modo giovani tra i 18 e 35 anni (43%) che hanno dimostrato grande interesse alla tematica presentata; a seguire persone di età compresa tra i 51 e i 70 anni (32%) ed infine persone di età compresa tra i 36 e i 50 (25%). La provenienza delle risposte arriva da quasi tutta Italia, con una distribuzione omogenea tra nord, centro e sud con grande presenza di isolani.

Tra gli intervistati vi sono studenti e qualche ricercatore, ma soprattutto lavoratori (professionisti, impiegati ecc.). Solo una piccola parte di essi studia o lavora nel campo dell'urbanistica, della pianificazione territoriale, dell'architettura o dell'ingegneria.

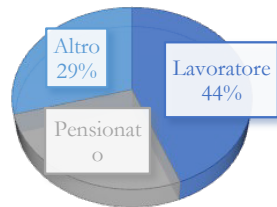
SESSO



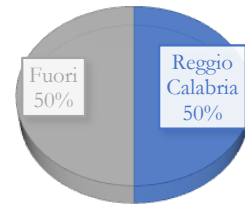
ETÀ DEI PARTECIPANTI



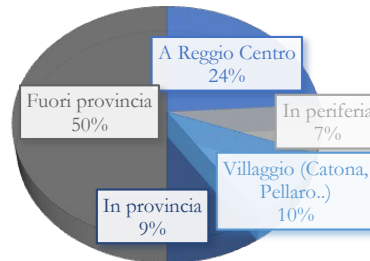
ATTIVITA' LAVORATIVA



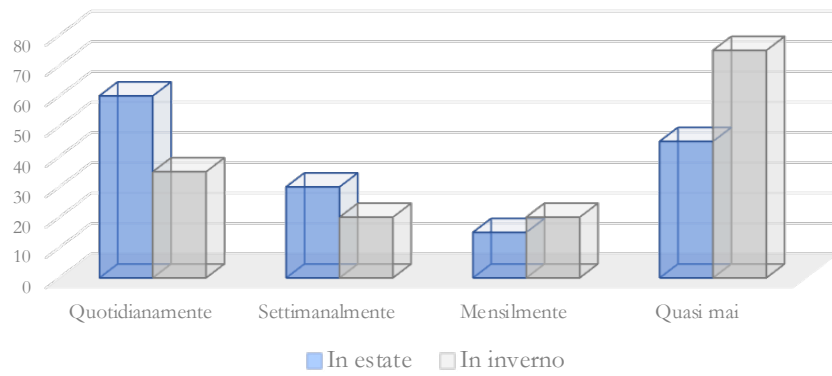
RESIDENZA



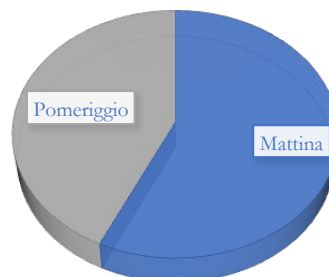
DOVE ABITA?



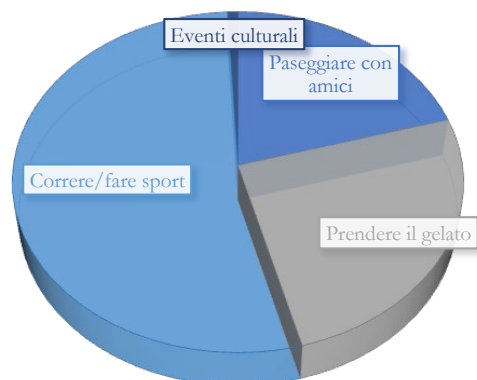
QUANTE VOLTE SI RECA SUL LUNGOMARE?



A CHE ORA SI RECA SUL LUNGOMARE?



QUALI SONO LE ATTIVITÀ CHE PREFERISCE SVOLGERE SUL LUNGOMARE



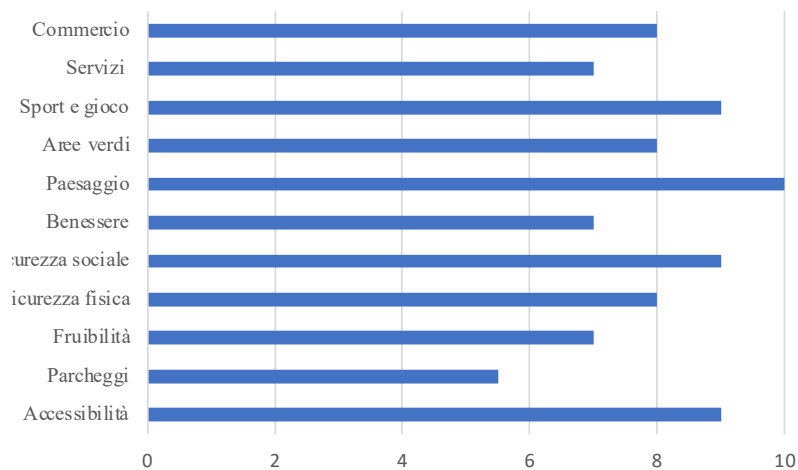
Alla domanda se ci fosse un posto dove preferiscono fermarsi, ben 86 persone hanno risposto l'arena Ciccio Franco. Il resto non preferisce fermarsi ma passeggiare, mangiare un gelato o altre attività.

Come ci aspettavamo, alla domanda FREQUENTA I LOCALI DEL LUNGOMARE BASSO O ALTO, i giovani sotto i 26 anni hanno risposto basso mentre tutti gli altri quello alto.

Nessuno o quasi degli intervistati aveva idea dei progetti in fase di realizzazione o quelli appena realizzati.

La parte più interessante dell'intervista ha riguardato la domanda numero 10 riferita agli indicatori, per comprendere come gli intervistati percepissero lo spazio del lungomare.

10. Come giudica il lungomare in base ai seguenti indicatori?



Ciò che è emerso il waterfront rappresenta in pieno la città di Reggio Calabria, con le sue qualità sia architettoniche che paesaggistiche. In molti hanno apprezzato molto l'inserimento delle nuove aree di progetto, affermando che la varietà funzionale di tutto il percorso è ciò che rende davvero attraente il waterfront. Le persone ci si recano perché è facilmente accessibile coi mezzi (per coloro i quali provengono dalla periferia), in auto (per coloro i quali vengono da paesi limitrofi e a piedi dai reggini).

Un problema che è emerso chiaramente è quello legato ai parcheggi poiché, nonostante il nuovo parcheggio della marina bassa, collocato nell'area accanto alla stazione degli aliscafi, è sempre molto difficoltoso trovare posteggio.

Ciò che però è dego di nota è il fattore dell'accessibilità a persone con disabilità: spesso i percorsi non sono sicuri e soprattutto ben delimitati e le strisce pedonali non sono accompagnate da adeguate rampe.

Capitolo 7

Sintesi e conclusioni

Sintesi e conclusioni

L'importanza del progetto dello spazio pubblico nei processi di rigenerazione delle periferie contemporanee è uno tra i temi che ha più caratterizzato il dibattito scientifico contemporaneo soprattutto in seguito alla crisi pandemica che ha accompagnato questa tesi dal secondo anno ad oggi, sollevando nuove domande su come sarà la città pubblica del futuro.

Nello sviluppare il nostro lavoro di ricerca siamo partiti dalla considerazione che in larga parte le politiche di rigenerazione urbana in Europa sono state finalizzate a creare “polarità urbane” nelle aree periferiche, ovvero dei “condensatori sociali” di funzioni urbane in grado di rappresentare un luogo di aggregazione sociale. In tale quadro l'obiettivo generale della tesi era analizzare e comprendere quali fossero le caratteristiche distintive di tali polarità urbane, tanto in termini di funzioni svolte che di caratteristiche morfologico – architettoniche, con particolare attenzione al tema dello spazio pubblico. Una seconda ipotesi che intendevamo sostenere, infatti era che in tale processo lo “spazio pubblico” come mezzo di relazione ed integrazione sociale delle comunità interessate, abbia avuto un ruolo di assoluto rilievo, fino a poter sostenere che molti processi di rigenerazione urbana sono stati in sostanza progetti di una “rete di spazi pubblici”.

In conseguenza abbiamo individuato due obiettivi specifici del nostro lavoro. In primo luogo comprendere quali siano state le strategie messe in atto da un punto di vista delle funzioni insediate, il loro rango, le modalità di organizzazione nello spazio, gli obiettivi che si intendeva trarre. Dall'altro lato, sul versante del progetto degli spazi pubblici, occorre comprendere quali fossero le “componenti elementari” del sistema degli spazi pubblici e le loro modalità di aggregazione allo scopo di formare una rete integrata.

A tale scopo abbiamo articolato il nostro lavoro in due parti: in una prima fase abbiamo cercato di comprendere quali fossero le “componenti elementari” dello spazio pubblico, con particolare attenzione a quelle che sono un tipico prodotto della società e della città contemporanea o a spazi urbani della tradizione della città storica (piazze, verde, ecc.), reinterpretate alla luce della contemporaneità. In una seconda fase abbiamo proceduto all'analisi di alcuni interventi di rigenerazione urbana in Europa, allo scopo di verificare le ipotesi in precedenza formulate.

I casi studio presi in esame si configurano infatti, come polarità urbane in grado di generare innovazione sociale e varietà morfo-tipologiche e funzionali. Nonostante non siano collocate in aree completamente periferiche ma marginali rispetto ai centri urbani (e ciò spiega la massiccia presenza di aziende private che hanno sfruttato i valori immobiliari di quelle aree), esse svolgono la funzione generale di *condensatori sociali*¹ per le comunità che vivono i luoghi e per gli utenti.

¹ Murawski, M., (2017), Introduction: crystallizing the social condenser, *The Journal of Architecture*, Vol. 22, Issue 3, 2017, pp. 372-386. Il termine è impiegato per indicare la specificità delle polarità urbane di creare comunità favorendo l'aggregazione di utenti diversi.

Per quanto riguarda il primo aspetto, quello delle funzioni insediate, gli esempi di “polarità urbane” da noi esaminate nei casi studio si presentano come aggregazioni di funzioni di diversa gerarchia e rango:

- **Funzioni rare e di eccellenza**, di livello gerarchico superiore, che hanno un raggio di influenza che può interessare tutta la città o addirittura la Regione (la sede della Regione Lombardia nel caso studio di Milano). Sono delle funzioni *caratterizzanti* che conferiscono unicità e riconoscibilità ai luoghi.
- **Funzioni complementari** e di livello gerarchico inferiore a cui è affidato il compito di rendere vivace e vitale l’area per tutto l’arco della giornata.

Delle prime fanno generalmente parte le funzioni direzionali e amministrative; delle seconde le funzioni commerciali², ludico-ricreative e quelle a carattere culturale e sportivo, nonostante abbiano un bacino di utenza ridotto rispetto alle precedenti.

I differenti livelli funzionali non sono opposti o alternativi, ma completano il sistema attraverso relazioni reciproche che formano delle reti complesse e multi scalari. Mantenere la mescolanza funzionale contrasta gli effetti negativi della mono-funzionalità e soddisfa gli obiettivi di elevata qualità urbana che tutti i progetti di rigenerazione delle periferie dovrebbero perseguire.

Il concetto di *mixité funzionale* rientra stabilmente negli strumenti urbanistici locali di quarta generazione³ come requisito di qualità e occupa un posto rilevante nell’attuale strategia di rigenerazione urbana, sia per sostenere le basi dello sviluppo sia per migliorare la vita in città e l’inclusione sociale, in un quadro di sostenibilità, tutela dell’ambiente e ricomposizione dei suoi equilibri⁴.

Nella tabella che segue abbiamo schematizzato, per ognuno dei casi studio, la presenza o meno delle diverse funzioni considerate:

2 Legate in buona misura alla ristorazione. Nonostante vengano maggiormente utilizzate durante gli orari di lavoro, esse svolgono la loro funzione anche nelle ore serali attraverso un cambio dell’utenza.

3 Definizione utilizzata nel 2010 da G. Campos Venuti, *Città senza cultura. Intervista sull’Urbanistica*, p. 62-86.

4 Casseti, R. (2015), *La città compatta. Dopo la postmodernità. I nuovi codici del disegno urbano*, Gangemi Editore, Roma, p.133.

Funzioni	Milano	Berlino	Rotterdam	Reggio Calabria
Residenziale	x	x	x	
Ludico-ricreative	x	x	x	x
Direzionali-amministrative	x	x	x	
Culturali	x	x	x	x
Sportive	x		x	x
Commerciale	x	x	x	x*

Fig.1. Uno schema riassuntivo delle funzioni presenti all'interno delle polarità urbane analizzate.

Dalle indagini compiute, l'inserimento delle attività analizzate, anche se in misura diversa, interessa tutti gli interventi che abbiamo analizzato in maniera quasi del tutto omogenea con alcune eccezioni. Reggio Calabria, ad esempio, presenta un caso studio del tutto particolare, sia perché non si tratta di un'area periferica ma centrale rispetto all'impianto urbano, sia perché l'intervento di rigenerazione verte interamente su un complesso sistema di spazi pubblici. Alcune funzioni non sono state inserite all'interno del progetto, ad esempio quelle residenziali e direzionali-amministrative, poiché esistono già nelle immediate vicinanze del waterfront, mentre le attività commerciali presenti sono per lo più a carattere ricreativo e ristorativo, essendo l'asse commerciale della città, il corso Garibaldi, a poche decine di metri dal lungomare.

Ogni polarità urbana è costituita da funzioni di diverso ordine e rango, collegate tra loro in un sistema che abbiamo definito a *grappoli* e che, ben articolate e inserite all'interno delle componenti elementari, aumentano la qualità urbana dei progetti di rigenerazione. Tale qualità può essere raggiunta solo attraverso l'assunzione generalizzata dell'*integrazione* come principio che trova declinazione, a livello funzionale, in una mescolanza di usi varia e flessibile per la qualità della vita.

Nella prima parte della ricerca (cap. 1) si è visto come l'integrazione rappresenti uno tra i più rilevanti principi nel processo di definizione e costituzione di spazi pubblici, attraverso le sue declinazioni morfo-tipologiche, attraverso una ricomposizione dei tessuti e delle parti di città; funzionali, grazie a una mixité di usi che apporti ricchezza e varietà alle relazioni; economico-sociali, con progetti di inclusione ed equità in grado di generare occasioni di sviluppo.

Attraverso tale principio è possibile rompere le dimensioni di isolamento e di mono funzionalità che connotano soprattutto le parti marginali e periferiche delle città contemporanee, ancora per certi aspetti ancorati all'urbanistica moderna.

Sul fronte, invece, degli aspetti morfologici dello spazio pubblico, il ragionamento sulle componenti elementari che abbiamo elaborato all'interno di questo lavoro di ricerca, essendo più articolato rispetto a quello delle funzioni, ha conseguentemente restituito un maggiore grado di complessità all'intero discorso sullo spazio pubblico.

Come è emerso in numerosi passaggi della presente tesi, la comprensione delle

logiche che sottendono alla costruzione dello spazio pubblico nella società contemporanea comporta la considerazione di numerose variabili, di diversi fattori e di molteplici livelli di analisi.

La riflessione su alcune caratteristiche proprie della città contemporanea, interpretata come composizione di parti diverse la cui riconoscibilità dipende dalla forma dello spazio aperto, ci ha aiutati a cogliere l'altrettanto frammentata realtà spaziale dei luoghi pubblici e a elaborare una metodologia di analisi degli interventi di rigenerazione per promuovere la creazione di polarità urbane. A partire dall'inquadramento storico, culturale, disciplinare e dalla conoscenza critica del dibattito scientifico, tenendo conto delle tendenze in atto e di alcune innovazioni sperimentate in recenti esperienze operative, abbiamo cercato di rintracciare i principi per la definizione di un discorso più ampio sulla città pubblica contemporanea.

La decostruzione della realtà spaziale pubblica in "elementi" ha, da una parte, riformulato l'approccio al tema dello spazio pubblico, dall'altra ha richiesto una profonda (e magari non del tutto esplorata) interazione tra ambiti disciplinari differenti per giungere alla definizione di quelle che noi definiamo componenti elementari.

Con il ricorso all'impianto teorico della linguistica strutturale, abbiamo ipotizzato che la città pubblica fosse una *sintassi* caratterizzata da un proprio *lessico* e ciò ha reso più semplice la lettura e la decostruzione dello spazio pubblico urbano nel tentativo di rispondere alle sotto domande della ricerca, ovvero:

- quali sono le componenti elementari della città pubblica contemporanea (Capitolo 4);
- le caratteristiche prestazionali che esse devono avere in riferimento alla società contemporanea (Capitolo 4);
- come esse si aggregano per dare vita alle polarità urbane (capitolo 5 e capitolo 6).

Per dare risposta alle sotto domande della ricerca, è stato fondamentale l'apporto fornitoci dalla letteratura sul tema, grazie alla quale siamo stati in grado di risalire alle componenti elementari della città storica, individuate in maniera estremamente semplificata nella *piazza, nella strada e nel verde*.

Dallo sviluppo della tesi è emerso che, a prescindere dagli elementi storici e consolidati della città antica, la città contemporanea ha operato una sostanziale rivisitazione di questi elementi di base. Alcune componenti elementari, anche se già presenti nella città antica, sono state profondamente reinterpretate in virtù dei cambiamenti sociali, economici e politici della contemporaneità, assumendo nuove forme che assolvono spesso le medesime funzioni del passato.

D'altro canto però, dallo studio sulla produzione spaziale contemporanea, è emerso che sono state elaborate nuove componenti elementari che danno risposta a funzioni prima non considerate nella progettazione degli spazi pubblici. Tali innovazioni sono da imputare, oltre che ai cambiamenti della società contempo-

ranea, anche ai nuovi requisiti prestazionali richiesti in generale alle città e che abbiamo trasposto agli spazi pubblici.

A tal proposito, grazie alle prestazioni individuate e cioè l'*accessibilità*, la *sicurezza*, il *comfort*, la *multifunzionalità* e la *salubrità*, siamo giunti alla definizione di un sommario delle componenti elementari dello spazio pubblico della città contemporanea, che concorrono alla realizzazione di progetti di reti di spazi pubblici. Tutte le componenti elementari analizzate sono la trasposizione in chiave fisica di alcuni obiettivi generali e specifici frutto delle prestazioni considerate, aspetti che abbiamo trattato in dettaglio nel cap. 4.

Nella tabella che segue abbiamo schematizzato, per ognuno dei casi studio, la presenza o meno delle diverse componenti elementari considerate:

Componenti elementari	Milano	Berlino	Rotterdam	Reggio Calabria
Parcheggi di interscambio – fermate bus e metro- Hub intermodali	X	X	X	X
Piste ciclabili, percorsi pedonali, parchi lineari	X	X	X	X
Giardini sensoriali				
Zone a traffico limitato, Aree pedonali	X	X	X	X
Aree di raccolta e di prima accoglienza				
Water squares		X		
Rain gardens				
Piazza sopraelevata	X			
Boulevard - Viale			X	X
Piazza Coperta - portici	X	X		
Piazza alberata- Pocket park				
Centri commerciali/centri commerciali naturali	X	X	X	X
Parchi urbani - verde pubblico - giardini	X	X	X	X
Aree fitness outdoor/workout	X		X	X
Orti urbani, urban farm, mercati a km 0				

L'analisi dei casi studio ha dimostrato come alcune componenti elementari siano assolutamente ricorrenti nelle pratiche urbane di rigenerazione. Si tratta in larga parte di quelle legate all'*accessibilità universale*⁵, caratteristica imprescindibile per la buona riuscita di progetti urbani anche complessi e alla *mobilità*.

In ogni polarità urbana studiata, infatti, è presente un nodo di trasporti in grado di svolgere funzioni intermodali di collegamento non solo con la città ma anche con i territori circostanti; si tratta spesso di stazioni delle linee metropolitane, ma anche parcheggi di interscambio o terminal bus. La presenza ricorrente in ogni

⁵ Si tratta di una nuova prospettiva culturale più che di una prestazione che mette in risalto la possibilità di progettare spazi adeguati per tutti. Colleoni, M., (2019) *Mobilità e trasformazioni urbane della Metropoli contemporanea*, Franco Angeli, Milano.

Fig.2. Uno schema riassuntivo in cui vengono messe in evidenza le componenti elementari riscontrate nei casi di studio.

Fig.3. Nell'immagine si scorge sullo sfondo la stazione ferroviaria Garibaldi a Milano vista da piazza Sigmund Freud. (Fonte: UrbanFile)

Fig.4. Un'immagine dell'ingresso della stazione metropolitana di Potsdamer Platz a Berlino. Nelle sue immediate adiacenze anche la stazione degli autobus e un servizio di bikesharing

(Fonte: <https://www.arrivalguides.com/en/Travel-guide/Berlin/doandsee/potsdamer-platz-2506>).





Fig.5. Una fotografia del nuovo hub di trasporti situato nell'area del retro porto a Reggio Calabria in cui è messo in primo piano il terminal bus che, con le sue forme sinuose, riprende il progetto del museo del Mare di Zaha Hadid in fase di appalto.

Le relazioni spaziali all'interno delle componenti elementari hanno una influenza decisiva sull'esperienza dei luoghi e sul desiderio dei fruitori di muoversi all'interno degli stessi. La morfologia dei percorsi è attenta e studiata in maniera tale da far emergere una certa continuità progettuale garantendo la *sicurezza* dei pedoni che divengono i veri protagonisti di tutti i progetti, confermando di fatto ciò che era stato affermato in premessa: che una città realmente inclusiva è quella pensata per le persone e non per le auto (Gehl, 2011).

Sono stati infatti introdotte delle innovative soluzioni architettoniche che hanno modificato la forma della piazza pur tuttavia non mutandone la funzione: nasce la *piazza sopraelevata*, come nel caso di Milano di cui abbiamo ampiamente discusso nei capitoli precedenti, pensata con lo scopo di separare completamente i flussi del traffico veicolare da quello pedonale.

In altri casi soluzioni architettoniche innovative hanno riguardato non solo il parametro della sicurezza, ma anche quelli del benessere e del confort. E' questo il caso delle *piazze coperte* di Milano (Piazza della Regione Lombardia) e della piazza Sony a Berlino, che riesce a garantire il suo utilizzo anche con condizioni climatiche avverse.

Fig.6. Un particolare della copertura di Piazza città di Lombardia (Fonte: https://www.milanolife.it/wp-content/uploads/2017/10/piazza_lombardia.jpg)

Fig.7. La copertura del Sony Center a Berlino (Fonte: https://farm4.static.flickr.com/3217/2824759342_d5cc90d552_o.jpg)



Le *aree verdi*, sia che si tratti di *parchi urbani*, di *giardini*, di *pocket park* o *aree workout*, divengono, nei processi di rigenerazione, delle componenti elementari fondamentali per garantire adeguati livelli di *comfort* e *salubrità* urbana; contribuiscono infatti ad assorbire le emissioni di Co2 e a mantenere un'alta percentuale di suoli permeabili, riducendo così l'effetto isola di calore.

Mantenendo inalterata la loro funzione sociale ricreativa, le aree verdi analizzate nei casi studio presentano tutte delle differenti declinazioni.

A Milano hanno una funzione anche didattica⁶; la Biblioteca degli Alberi si configura infatti come una sorta di museo del verde che, con i suoi 10 ettari di estensione, ospita una grande varietà di piante distribuite in giardini dal design innovativo: vegetazione e sentieri si intrecciano creando una scacchiera di stanze verdi, campi irregolari, boschi circolari, prati fioriti, piazzette e aree attrezzate.



Fig.8. Una fotografia scattata nel novembre 2021 del Parco Biblioteca degli Alberi, Milano.

A Rotterdam il Parco Sud oltre a svolgere la funzione di cuore verde di tutto il sud della città, permette alle comunità di soddisfare i bisogni di benessere fisico e mentale, trascorrendo del tempo completamente immersi nella natura e nel verde.

⁶ <https://bam.milano.it/en/project/>, consultato in data 12/07/2022.

Fig.9. Un'immagine dello Zuiderpark a Rotterdam (Fonte: <https://attanl/deelgemeenten/charlois-zuiderpark/>)



A Berlino il Tilla-Durieux Park assolve al duplice scopo di costituire il polmone verde dell'area e di raccolta e scarico delle acque reflue, permettendo il rallentamento dell'afflusso dell'acqua di scorrimento superficiale, facendola defluire nell'impianto fognario.

Fig.10. Una fotografia scattata da Luca Pitasi Oliveri nell'aprile 2022 in cui è ben visibile l'organizzazione spaziale attorno al Tilla-Durieux Park.



A Reggio Calabria il verde ha un valore di filtro tra la parte alta del lungomare e il waterfront vero e proprio. Gli alberi posizionati nelle grandi vasche verdi possono dare un forte contributo alla lotta alle emissioni legate all'inquinamento automobilistico.



Fig.11. Una fotografia di maggio 2021 delle vasche di verde che innervano la parte alta del lungomare di Reggio Calabria.

Un altro aspetto che abbiamo riscontrato e che si pone in linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile proposti dalle Nazioni Unite nel 2015, riguarda l'incremento delle aree verdi che è sempre più orientato verso la produzione e il *consumo alimentare sostenibile*, incentivando buone pratiche di *healthy food*. Ad esempio come nel caso di Berlino, abbiamo osservato lo sviluppo di pratiche e progetti in grado di diffondere la cultura del ciclo alimentare sostenibile e la progettazione di *orti urbani*⁷. Si tratta di spazi destinati alla coltivazione che, oltre a fornire prodotti per il consumo familiare, concorrono spesso a preservare e diversificare aree verdi solitamente incolte e lasciate nel degrado. Integrare architettura e agricoltura urbana sta divenendo infatti una pratica molto diffusa, sia per favorire la produzione locale di cibi e colture autoctone, sia per far recuperare il contatto con la natura all'interno delle città e favorire le relazioni sociali.

Inoltre per favorire le relazioni sociali all'interno di aree in cui lo spazio pubblico non permette la relazione e l'incontro con l'altro, uno dei fenomeni architettonici che caratterizza lo stile di vita della società contemporanea è la realizzazione dei nuovi luoghi del commercio: i *centri commerciali*. L'idea di un unico spazio

⁷ L'assenza di orti urbani nei casi di studio non significa che questa non siano delle componenti elementari fondamentali.

commerciale, in grado sia di offrire un'ampia scelta di beni di consumo differenti che di offrire spunti per frequentazioni non soltanto orientate all'acquisto, ha trasformato di fatto questi non luoghi in super luoghi.

E proprio le grandi strutture edilizie coperte dei centri commerciali tendono a sopperire oggi alla totale assenza di funzioni urbane nelle sterminate ed anonime periferie suburbane, negli Stati Uniti come in Europa e nel nostro paese⁸.

Nati inizialmente per rispondere a esigenze legate al commercio, questi grandi oggetti architettonici, insieme ai **centri commerciali naturali**, sono visti come motore per la rigenerazione di aree urbane degradate perché da un lato forniscono un grande apporto economico alla rigenerazione e dall'altro spingono verso una riqualificazione dello spazio urbano (Fera, 2018).

Essi soddisfano in pieno i requisiti di *multifunzionalità* precedentemente fissati e si presentano come unità insediative complesse, centralità periferiche⁹, luoghi alternativi della città storica (Cantarelli, 2012) in cui è possibile far svolgere agli utenti differenti attività in tutto l'arco della giornata.

Se a Rotterdam il centro commerciale Zuidplein si configura come un centro di aggregazione sociale più che un centro commerciale, a Berlino il progetto per il nuovo Potsdamer Platz Arkaden è una vera rivoluzione in questo senso: una grande strada porticata su cui si affacciano negozi di diversa natura e in grado di coniugare un passato iconico con i ritmi della vita contemporanea.

Future prospettive di ricerca

La vastità dell'argomento e la complessità delle tematiche oggetto di studio superano la possibilità per un singolo ricercatore di esprimere un punto di arrivo definitivo e per tale motivo la ricerca non pretende di essere né esaustiva né tantomeno conclusiva; tende piuttosto a costruire un quadro di sintesi al quale ispirarsi per ulteriori ricerche, più che un ulteriore documento a cui attenersi. Un punto di avvio e non di approdo per possibili altre ricerche inerenti alla costruzione di reti di spazi pubblici nei processi di rigenerazione della città contemporanea.

Le aspettative originariamente riposte nella verifica attraverso i casi studio in loco, sono state limitate a causa della pandemia da Covid-19 che ha impedito, per il tempo della tesi, di approfondire fisicamente sul campo alcuni degli stessi casi studio e altri che avremmo voluto trattare.

8 Fera, G. (2018), "Lo spazio commerciale come motore di rigenerazione urbana: il Programma Main Street negli Stati Uniti", *Planum. The journal of Urbanism, Magazine Section*, n. 36, vol. I/2018, pp. 1-20.

9 Cantarelli, R., (2012). *L'architettura dell'edificio mercato. Bazar, shopping center e circuito globale.*, Il Poligrafo, Padova. Cantarelli, R., (2012), *Fenomenologia architettonica dei centri commerciali. Nuovi luoghi della città contemporanea*, in E. Prandi (a cura di), *Architettura di rara bellezza*. Documenti del Festival dell'Architettura 2006, Festival Architettura Edizioni, Parma, 2006, pp.22-31.

Un tema così complesso, che tiene insieme numerose variabili dovrebbe, a nostro avviso, non solo essere supportato dalla presenza sul territorio ma anche prevedere l'analisi di un numero cospicuo di casi studio di recente realizzazione e soprattutto di progetti non ancora realizzati e sui quali sia possibile intervenire prima della loro realizzazione.

Lo studio di altre realtà servirà non solo a verificare ancor più puntualmente le ipotesi formulate, ma sicuramente farà emergere nuove componenti elementari e nuove prestazioni che sono sfuggite in questa fase.

Tuttavia, il processo di organizzazione e messa a punto delle componenti elementari può risultare una valida metodologia di analisi per coloro i quali si accingano a governare articolati processi di rigenerazione urbana e gli esempi trattati potrebbero essere una buona base di partenza per continuare a riflettere sulla matrice di composizione funzionale e spaziale delle polarità urbane.

Una volta stabilito il metodo di analisi e di composizione della realtà spaziale pubblica, per proseguire questo lavoro di ricerca, sarebbe auspicabile aggiornare la casistica con ulteriori esempi comprendenti anche *aree suburbane interessate dal fenomeno dello sprawl* di cui, purtroppo ci sono ancora pochi progetti concreti. Ciò è da imputare al fatto che, nonostante le teorie di messa a sistema delle strategie di intervento, è proprio in queste aree che si verifica l'assenza di spazi di aggregazione e dunque i luoghi da cui ripartire per dare senso alle nostre città.

Riflessioni a margine

Un'ultima considerazione riguarda il periodo in cui è nata e si è sviluppata questa ricerca.

Un periodo molto particolare in cui restrizioni senza precedenti hanno portato al crollo momentaneo della distinzione tra la dimensione pubblica e quella privata degli spazi, offuscandone i confini e provocando un cambiamento di rotta nei comportamenti di socializzazione tra gli individui negli spazi urbani.

Le comunità, in seguito alle restrizioni sull'uso degli spazi pubblici, hanno riorganizzato gli spazi interni domestici per svolgere alcune di quelle attività che normalmente si svolgevano all'aperto.

Le case diventano così uffici, palestre, sale riunioni e scuole, e l'incontro con l'altro è demandato alle piattaforme digitali (Tamborrino, 2021).

La soluzione della digitalizzazione, sebbene abbia consentito all'intero sistema di non collassare definitivamente, ha rivelato aspetti positivi, ma anche diverse ombre. Il lavoro a distanza ha limitato fortemente le relazioni sociali e lo scambio produttivo fra colleghi, poiché non è possibile sostituire l'uso sociale comune dello spazio di lavoro, dell'ufficio, ma ciò nonostante si sono registrati alcuni aspetti positivi che fanno supporre un suo sviluppo anche in futuro. Da un lato si ridurrebbe il numero di persone che ogni giorno si spostano per motivi di lavoro,

apportando degli impatti decisivi sulla mobilità e sull'ambiente e rimodellando, di fatto, i meccanismi di funzionamento delle città; dall'altro attraverso il riprogetto delle periferie residenziali, grazie all'introduzione di spazi di *co-working* e servizi vicini alle residenze. È possibile ed anzi probabile, e per numerosi aspetti auspicabile, che l'alternativa al lavoro in ufficio al centro non sarà l'abitazione familiare, ma spazi dedicati, in prossimità della stessa, da condividere con altri. Ciò eviterà le lunghe percorrenze per recarsi al lavoro in centro, ma anche di trascorrere l'intera giornata a casa nel più totale isolamento. Ed è anche ipotizzabile che la presenza del *co-working* richiami nelle vicinanze servizi commerciali (bar, negozi, ecc..) che possono rendere più viva la vita della comunità del luogo. Se l'obiettivo cui oramai si tende l'urbanistica è quello di creare sistemi urbani policentrici, ciò è perfettamente in linea con quanto da noi ipotizzato: l'istituzione di polarità urbane, in cui le priorità sono la desincronizzazione dei tempi di vita, la riduzione del traffico, un maggiore utilizzo degli spazi pubblici, come strade, piazze, giardini e parchi e l'inserimento di nuove funzioni che permettano alle persone di apprezzare il luogo in cui vivono, senza la necessità di cercare nei centri urbani ciò che manca nelle aree marginali e periferiche.

Se una periferia si distingue dalla città per la mancanza di spazi pubblici e funzioni ricreative, l'inclusione di nuove funzioni e spazi pubblici nelle periferie residenziali creerebbe nuovi *poli di attrazione* che non solo incoraggerebbero i residenti a utilizzare meglio un determinato spazio e tutto il giorno, senza dover uscire, ma attirerebbe anche persone da altre parti della città.

“L'idea di creare un policentrismo urbano che superi la gerarchia spaziale tra centro e periferia è un'ottima strategia”, afferma Walter Vitali¹⁰, Gli urbanisti ci lavorano da decenni, ma non c'è dubbio che il Covid-19 stia accelerando questo processo. Dalla pandemia è emersa una certa fragilità urbana (il rifugio nel cyberspazio ne è la prova), ma non dobbiamo pensare in termini di opposizioni. Il territorio nelle sue diverse articolazioni necessita di una visione d'insieme che tenga conto del rapporto tra le città e le aree esterne, e questa non è una scoperta della pandemia. La ricerca di un dialogo continuo tra polarità è da ricercarsi proprio negli spazi pubblici che fungono da 'filtro' per riconnettersi con il mondo esterno, in un sistema di reti (connessioni verdi) e di poli (spazi pubblici multifunzionali).

La ricerca spaziale contemporanea ha prodotto, in molte città europee, oltre a modifiche morfologiche degli spazi pubblici, dei modelli che fanno riferimento alla teoria sopra espressa. Basti pensare al concetto alla città dei 15 minuti, introdotto per la prima volta dal professore franco-colombiano Carlos Moreno, docente alla Sorbona di Parigi, come una nuova concezione dell'idea di prossimità all'interno

¹⁰ Walter Vitali è direttore esecutivo di Urban@it - Centro nazionale di studi per le politiche urbane (National Center for Urban Policy Studies) e coordinatore del gruppo di lavoro ASVIS, Goal 11.

delle città, orientata allo sviluppo sostenibile.

Secondo questa teoria, in contesto urbano, il lavoro, i negozi, l'assistenza sanitaria, l'istruzione, il benessere, la cultura, lo shopping e il divertimento dovrebbero essere idealmente tutti raggiungibili entro quindici minuti da casa propria, a piedi o in bicicletta.

Obiettivo di questo innovativo approccio alla pianificazione è quello di influire positivamente sul ritmo di vita nelle città, ricollegando le persone con il loro territorio ed eliminando gli spostamenti inutili con mezzi inquinanti ed energivori. Un modello che è già stato almeno in parte sperimentato da molti cittadini durante la pandemia, anche grazie allo smart working e alle regole anti-contagio.

Quello che si propone, infatti, è una sorta di ritorno alla vitalità dei quartieri, promuovendo la frequentazione delle vie "sotto casa", anziché costruire maxi parchi commerciali, cinema multisala e altre grandi strutture commerciali-terziarie ai margini delle città, da raggiungere in automobile o tramite mezzi pubblici spesso affollati.

Un esempio virtuoso di questa concezione spaziale è Barcellona che sta progettando di creare oltre 500 "Superilles"¹¹ per ridurre il traffico dei veicoli a motore all'interno di alcune strade, per fornire più spazio per le persone e le aree verdi. L'ideazione e lo sviluppo di tutti gli interventi del programma Superilles, specie quelli più recenti, ha coinvolto gli abitanti nella coprogettazione dei **nuovi spazi pubblici** (ottenuti liberando le strade dalle automobili) e dei **nuovi servizi** che via via si sono voluti aggiungere. A queste attività hanno partecipato tutti gli attori sociali potenzialmente interessati: oltre all'ente pubblico e agli abitanti, le imprese commerciali operanti in zona. Secondo Francesca Bria¹², l'iniziativa ha permesso di riconquistare il 60% dello spazio pubblico, riducendo fortemente i livelli di CO2 e favorendo una mobilità più sostenibile e la socializzazione.

A cambiare è, innanzitutto, la prospettiva: se finora urbanisti e architetti pensavano a come far raggiungere punti distanti tra loro nel minor tempo possibile, oggi la sfida diventa avvicinare questi punti, in modo da ridurre la necessità di muoversi per soddisfare le esigenze primarie individuali. Qui le reti brevi della vita quotidiana e quelle delle piccole distanze a piedi o in bicicletta si connettono con quelle lunghe, lavorative, culturali o di studio.

«È tempo di passare dalla pianificazione urbanistica alla pianificazione della vita urbana. Ciò significa trasformare lo spazio della città, ancora altamente

11 Il modello urbano delle superilles o super blocchi è costituito da nove isolati (3X3), a partire dal reticolato di strade progettato da Ildefonso Cerdà a metà Ottocento con il suo piano per l'espansione urbana. Sul perimetro esterno delle superilles corrono le strade per il trasporto veloce e le reti pubbliche, mentre le strade interne permettono solo una circolazione lenta, privilegiando la mobilità pedonale ciclistica. Manzini, E., (2021), *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano, p.42.

12 Già assessore alle Tecnologie e all'innovazione digitale di Barcellona al fianco della sindaca Ada Colau

mono-funzionale con le sue diverse aree specializzate, in una realtà policentrica, basata su quattro componenti principali -vicinanza, diversità, densità e ubiquità- per offrire a breve distanza le sei funzioni sociali urbane essenziali: vivere, lavorare, fornire, curare, imparare e godere¹³».

(Moreno, 2020)

13 Fonte: <https://www.moreno-web.net/ehabitat-italie-itta-dei-15-minuti-un-modello-urbano-sostenibile-basato-sulla-prossimita-7-dicembre-2020/>, consultato in data 17/07/2021.

Riferimenti Bibliografici

Anfione e Zeto, (2014), Bernardo Secchi e Paola Viganò. Modificazioni nella città del XXI secolo: lezioni di pianoforte per la metropoli contemporanea, in *Rivista di architettura e arti* n. 25.

AA.VV. (2012) *Landscapes of urban sprawl*, numero monografico di TeMa – Journal of Land Use, Mobility and Environment, ed. Università Federico II, Napoli.

Alexander, C., (1977), *A Pattern Language. Towns, Buildings, Constructions*, Oxford University Press, New York.

Alexandri, G., Janoschka, M. (2020), “Post-pandemic transnational gentrifications: A critical Outlook” in *Urban Studies*.

Amin, A., Thrift, N., (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna (ed. orig.2002).

Arendt, H., (1958), *The Human Condition*, Chicago University Press, Chicago.

Augé, M. (1993), *Nonluoghi. Introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano.

Augé, M., (2007), *Tra i confini. Città, luoghi, interazioni*, Mondadori, Milano.

Aymonino, C., (1971), *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Padova.

Barberi P. (2010), *È successo qualcosa alla città. Manuale di antropologia urbana*, Manuali Donzelli, Roma.

Barthes, R., (1964), *Éléments de sémiologie*, Paris 1964, trad. it. di Marrone, G., (2002) *Elementi di semiologia*, Einaudi, Torino.

Bauman, Z., (2000), *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano.

Bauman, Z., (2001), *Uses and Disuses od Urban Spaces*, in Czarniawska B., Solli, R. (eds.), “Metropolitan Space and Discourse”, Liber, Malmo.

Belfiore, E., (2001), *Il rimodellamento dello spazio urbano, Arte e tecnica della trasformazione*, Gangemi Editore, Roma.

Belfiore, E., (2013), *Lo spazio pubblico. La contrazione del dominio pubblico nella città e i modelli e i principi per la sua costruzione*, in VI Lecture, Dip. Pianificazione, Design e Tecnologia dell'Architettura.

Belfiore, E., (2015), “Una strategia chiave della nuova idea di città: la ricostruzione dello spazio pubblico” in Cassetti R.

Bellintani, S., (2010), *Il mercato immobiliare dei centri commerciali. Asset, Property e Facility management nella Grande Distribuzione*, Franco Angeli, Milano.

Benevolo, L., (1984), Lettera sulla modificazione, in *Casabella*, n. 504.

- Benveniste, É., (1966), *Problèmes de linguistique générale*, Paris, trad. it. Giuliani, M.V., (2010), *Problemi di linguistica generale*, Il Saggiatore, Milano.
- Berque, A., (2009), Come parlare di paesaggio? in D'Angelo P. (a cura di), *Estetica e paesaggio*, Il Mulino, Bologna.
- Bianchetti, C., (a cura di) (2003), *Abitare la città contemporanea*, Skira, Milano.
- Bianchetti, C., (2011), *Il Novecento è davvero finito*, Donzelli, Roma.
- Boeri, A., Antonini, E. and Longo, D. (2013), *Edilizia abitativa ad alta densità. Strumenti di Analisi e Strategie di Rigenerazione*, Mondadori, Milano.
- Boriani, M., Morandi, C., Rossari, A., (1986), *Milano contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica*, Designers riuniti, Torino.
- Borja, J., (2005), *Il diritto alla città*, in Marcelloni, M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea*, Franco Angeli, Milano.
- Bressan, M., Tosi Cambini, S. (2011), *Zone di transizione. Etnografia urbana nei quartieri e nello spazio pubblico*, Il Mulino, Bologna.
- Brugellis, P. e Pezzulli, F., (2006), *Spazi comuni, Reinventare la città*, Bevivino editore, Milano.
- Calvino, I., (1993), *Le città invisibili*, Oscar Mondadori, Milano.
- Cantarelli, R., (2012), *L'architettura dell'edificio mercato. Bazar, shopping center e circuito globale*, il Poligrafo, Milano.
- Cassetti, R., (2015), *La città compatta. Dopo la postmodernità. I nuovi codici del disegno urbano*, Gangemi Editore, Roma.
- Castells, M., (1972), *La questione urbana*, Marsilio, Venezia.
- Charbonneau, J. P., (2000), *Transformation des villes: mode d'emploi*, Les éditions de l'Épure, Paris.
- Arís, C. M., (1990), *Le variazioni dell'identità. Il tipo in architettura*, Città Studi Edizioni, Torino, p.105.
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. Oc T., (2010), *Public Places Urban Spaces. The dimensions of urban design*, Elsevier, Oxford.
- Carta dello Spazio Pubblico, (2013), Roma.
- Cerasi, M., (1976), *Lo spazio collettivo della città*, Mazzotta, Milano.
- Cerdà, I., (1867), *Teoría general de la urbanización*, Imprenta Espanola, Madrid, trad. it. di Ceruti, A., (2004), *Teoria generale dell'urbanizzazione*, Jaca Book,

Milano.

Chementoff, A., (1996), *Désigner l'espace public*, in AA.VV., *La place dans l'espace urbain*, Presse Universitaire de Rennes, Rennes.

Cicalò, E., (2009), *Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea*, Carocci, Roma.

Clayden, A., Dunnett, N., (2007), *Rain Gardens: Managing Water Sustainably in the Garden and Designed Landscape*, Timber pr, Londra.

Convenzione Europea del Paesaggio, Firenze, 20 ottobre 2000.

Corboz, A., (1998), *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Angeli, Milano.

Crosta, P. L., (2000), "Società e territorio, al plurale. Lo spazio pubblico - quale bene pubblico - come esito eventuale dell'interazione sociale", *Foedus*.

Cullen, G., (1961), *The Concise Townscape*, Architectural Press, Londra.

Cullen, G., (1976), *Il paesaggio urbano*, Calderini, Bologna.

De Matteis, M., (2011), *Qualità dell'abitare nello spazio collettivo. Rigenerare la periferia attraverso nuove configurazioni, densità, sostenibilità*, www.planum.net ISSN 1723-0993

Fera, G., (2002), *Urbanistica teorie e storia*, Gangemi Editore, Roma.

Fera G., (2008), *Comunità, urbanistica, partecipazione. Materiali per una pianificazione strategica comunitaria*, Franco Angeli, Milano.

Fera G., (2020), *Spazio pubblico e paesaggio urbano nella città moderna*, Planum Publisher, Roma-Milano.

Forty A., (2000), *Words and Buildings. A vocabulary of Modern Architecture*, Thames & Hudson Ltd, Londra, trad. it. di Turci, M. e Zecchi, M., (2004), *Parole ed edifici. Un vocabolario per l'architettura moderna*, Edizioni Pendragon, Bologna.

Frampton K., (1982), *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna.

Friedmann, J., (2010), "Place and place-making in cities: a global perspective." in *Planning theory and practice*, 11(2), pp. 149 – 165.

Fuksas, M., Ingersoll R., (a cura di) (2007), *La civiltà dei superluoghi: notizie dalla metropoli quotidiana*, Damiani, Bologna.

Gabellini, P., (2001), *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma.

Garau, P., Lancerin, L., Sepe, M., (2013) *Carta dello Spazio Pubblico*, <http://www.biennalespaziopubblico.it/> Garau, P. (2013) *Una Carta per lo spazio pubbli-*

- co, Urbanistica Informazioni, n. 248.
- Geddes P., (1970), *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano.
- Gehl J., (1987), *Life between buildings*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Gehl, J., (2004), *Towards a Fine City for People, Public Spaces and Public Life*, London.
- Gehl, J., (2017), *Città per le persone*, Maggioli Editore, Milano.
- Georgiadis, T., (2015), “Isola di calore urbana e progettazione del comfort”, in *REPUBLIC MED | REBUS. Renovating of Buildings and Urban Spaces*, Regione Emilia-Romagna, Bologna.
- Gottman, J., (1988), *La città invincibile*, F. Angeli, Milano.
- Gregotti, V., (2014), *Il territorio dell'Architettura*, Feltrinelli, Milano.
- Gregotti, V., (1993), Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale, in *Casabella*.
- Habermas, J., (1981), *Teoria dell'agire comunicativo*, Il Mulino, Bologna.
- Hillier, B., (1999), The common language of space: a way of looking at the social, economic and environmental functioning of cities on a common basis, in *Journal of Environmental science*, vol.11, n.3.
- Hillier, B., (2007), *Space is the Machine*, Edizione elettronica, Space Syntax, London.
- Hillier, B., Yang, T., & Turner, A., (2012), Advancing Depthmap to advance our understanding of cities: comparing streets and cities, and street to cities, in *Proceedings 8th International Space Syntax Symposium*, January, Santiago de Chile.
- Krier, R., (1996), *Lo spazio della città*, CLUP, Milano.
- Lauria, A., (a cura), (2012), *I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare*, Roma.
- Lazzari, M., Jacono Quarantino, M. (a cura di), (2010), *Adolescenti tra piazze reali e piazze virtuali*, Sestante Edizioni, Bergamo.
- Lefebvre, H., (1978), *I labirinti dello spazio*, Miozzi, Venezia.
- Lefebvre, H., (1991), *The production of space*, Blackwell, Oxford.
- Lynch, K., (2006), *L'immagine della città*, Marsilio, Padova; ed. orig.: *The image of the city*, The MIT Press, Cambridge - Mass. 1960.
- Lynch, K., (1990), *Progettare la città - La qualità della forma urbana*, ETAS

Libri, Milano; ed. orig.: *A Theory of a Good City Form*, The MIT Press, Cambridge - Mass. 1981.

Lucia, M. G., Duglio, S., Lazzarini, P., (a cura di), (2018), *Verso un'economia della sostenibilità. Lo scenario e le sfide*, Franco Angeli, Milano.

Maciocco, G., (2007), La dissoluzione della città duale ovvero il nuovo suburbanesimo. In: Arnaldo Cecchini (a cura di), *Al centro le periferie. Il ruolo degli spazi pubblici e dell'attivazione delle energie sociali in un'esperienza didattica per la riqualificazione urbana*, F. Angeli, Milano.

Manzini, E., (2021), *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano.

Mattogno, C., (2002), *Idee di spazio lo spazio nelle idee, Metropoli contemporanee e spazi pubblici*, Franco Angeli, Milano.

Mazzoleni, C., (2009), *La costruzione dello spazio urbano: l'esperienza di Barcellona*, F. Angeli, Milano.

Molinari, P., (a cura di), (2021), *Periferie europee istituzioni sociali, politiche, luoghi*. II Tomo. Una prospettiva geografica, Franco Angeli, Milano.

Morandi, M., (1996), *La città vissuta*, Alinea, Firenze.

Moschini, F., (2014), Modificazioni nella città del XXI secolo: lezioni di pianoforte per la metropoli contemporanea in *Anfione e Zeto*, Bernardo Secchi, Paola Viganò. *Opere recenti. Tema: porosità-isotropia*, il Poligrafo, Padova.

Moughtin, C. (2016), *Urban design: street and square*, Taylor & Francis Ltd, Milton Park, Abingdon, Oxfordshire.

Moulaert, F., Martinelli, F., Swyngedouw, E., Gonzalez, S. (2010), *Can Neighbourhoods Save the City? Community Development and Social Innovation*, Routledge, Londra.

Moulaert, F., MacCallum, D., Mehmood, A., Hamdouch, A. (2013), *The International Handbook on Social Innovation*, Edward Elgar, Ebook (https://www.google.it/books/edition/The_International_Handbook_on_Social_Innovation/nDx0xm4Oy4cC?hl=en&gbpv=1&dq=moulaert+social+innovation+editor&printsec=frontcover)

Mumford, L., (1977), *La città nella storia*, Bompiani, Milano 1977; ed. orig. *The City in History*, Harcourt- Brace, New York 1961.

Murgante, B. et al. (2020), "Why Italy first? Health, Geographical and Planning aspect of the Covid-19 outbreak" in *Sustainability*, 12.

Nicoletti, M., (1991), Monumento come mistero e come documento, in J. Gottmann e C. Muscarà (a cura di), *La città prossima ventura*, Laterza, Roma-Bari.
Norberg Schultz, C. (1979), *Genius Loci*, Electa, Roma.

Palladio, A., (1570), *I quattro libri dell'architettura* (tratto da *I quattro libri dell'architettura* di Andrea Palladio, Hoepli Editore, Milano).

Pérez-Gómez, A., (1996) *Presente y futuros. Arquitectura en la ciudades* in Espacios intermedios, Col.legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània, Actar, Barcelona.

Quaroni, L., (1967), *La torre di Babele*, Marsilio, Padova.

Rispoli, C.C., Signorelli, A., (a cura di) (2008), *La ricerca interdisciplinare tra antropologia urbana e urbanistica*, Guerini Scientifica, Milano.

Rocca, E., (a cura di) (2008), *Estetica e architettura*, Il Mulino, Bologna.

Rofè, Y., (2009) "La rinascita del boulevard: progettare le strade per la città visibile", in *Planum*, http://media.planum.bedita.net/d2/d6/rof%C3%A8_i.pdf

Russo, A., (2018), *Vuoto e progetto*, Lettera Ventidue Edizioni, Siracusa.

Secchi, B., (1986), Progetto di Suolo, in: *Casabella*, n.520-521, gennaio-febbraio.

Secchi, B., (1991), Il senso di una ricerca, in *Casabella*, n. 577.

Secchi, B., (1993), "Un'urbanistica degli spazi aperti", in *Casabella* n. 597-98.

Secchi, B., (2005), *Le città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma.

Sennet, R., (1992), *La coscienza dell'occhio*, Feltrinelli, Milano.

Sepe, M., (2013a), Places and perceptions in contemporary city, Editoriale, Urban Design International n. 18(2).

Sepe M., (2013b), *Planning and Place in the City: Mapping Place identity*, Routledge, London-New York.

Setola, N., (2013), *Percorsi, flussi e persone nella progettazione ospedaliera. L'analisi configurazionale, teoria e applicazione*, Firenze University Press, Firenze.

Sitte, C., (1980), *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaca book, Milano; edizione originale, Vienna 1889.

Spinelli, G., 2010, "Prefazione", in Simon C., 2010, *Piccoli spazi urbani: indicazioni per aree gioco di qualità*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.

Turner, A., Doxa, M., O'Sullivan, D. & Penn, A. (2001), From Isovist to Visibility graphs: a methodology for the analysis of architectural space, in *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol.28, pp. 103-121.

UNITED NATIONS, (2006), *Convention on the Right of Persons with Disabilities*.

Viganò, P., (1999) *La città elementare*, Skira, Milano - Ginevra.

Whyte, W. H., (1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, Washington, D.C., Conservation Foundation.

Zerillo, G., (2011), *I contenitori del commercio: non luoghi o super-luoghi*, Bloom, 8.

Zevi, B., (1975), *Spazi dell'architettura moderna*, Einaudi, Torino.

