



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Applicare il progetto urbano **Alberto Clementi**

Intanto che continua a svilupparsi la riflessione sul progetto urbano e sulle auspicabili innovazioni dei suoi contenuti e delle sue forme, EWT inaugura con questo numero l'esplorazione dei suoi possibili campi di applicazione. Lo fa discutendo di alcuni casi clamorosi e a loro modo esemplari, dove le strategie correnti sembrano incomprendibilmente abdicare a questo strumento così prezioso per la città, preferendo ricorrere a un insieme frammentario di interventi episodici, disgiunti da una visione complessiva della trasformazione attesa.

Al diffuso primato dell'*empirismo fattivo* non sfugge neanche il primo caso che qui proponiamo, la radicale trasformazione dell'area di Scampia a Napoli con l'azzeramento progressivo delle Vele di Franz di Salvo, storica icona di una periferia disperata e intrattabile perché consegnata al potere simbolico quanto reale esercitato dalla criminalità locale. Non pochi per contro sognano di praticare un approccio progettuale all'insegna di un *utopismo rigenerativo*, in cui siano fatte salve le forme dell'architettura ereditate dalla modernità e magari consegnate alle cure di un'attiva democrazia partecipativa "dal basso", capace di resistere orgogliosamente e di scrollarsi di dosso lo strapotere della camorra, come ci ha insegnato Ciriaco De Mita e tanti altri abitanti di Scampia impegnati da tempo in una coraggiosa quanto inaudita sfida alla criminalità mafiosa.

Il caso di Scampia non appartiene soltanto a Napoli. Tale è la sua forza simbolica, rilanciata anche dal cinema, dalla televisione e dalla letteratura, e tale il valore paradigmatico delle soluzioni da esperire per il suo miglioramento, da farlo diventare un tema centrale nell'attuale dibattito sulla rigenerazione delle periferie urbane in Italia. Parlando di Scampia si parla implicitamente di tanti altri quartieri difficili, dallo Zen di Palermo al Corviale a Roma, episodi consegnati da un'architettura della grande dimensione affermatasi da noi negli anni Settanta, quando si è voluto sperimentare incautamente le nuove condizioni della modernità sulla pelle delle popolazioni più vulnerabili. Adesso si tratta di demolire le residue testimonianze ormai inattuali di quel momento pur significativo dell'architettura italiana, non solo napoletana. Oppure, al

contrario, di mantenerle in vita adeguandole finalmente alle legittime attese degli abitanti, finora ignorate o ingiustamente sacrificate da politiche pubbliche dei servizi e dall'offerta di opportunità di lavoro finora assenti, che invece consentirebbero seppur tardivamente di avviare il riscatto sociale di una periferia particolarmente sofferente.

A Scampia fa un po' sorridere l'ipotesi della rigenerazione per "riammagliatura morfologica dell'esistente" perorata autorevolmente da Renzo Piano, e fatta propria immediatamente da una classe politica singolarmente ignorante delle questioni urbane, dal governo Monti in giù. No, le soluzioni in discussione sono assai più complesse e radicali. Mettono in gioco in primo luogo i precari processi sociali di una comunità lacerata e finora abbandonata dalle istituzioni, come vera chiave di volta delle nuove politiche pubbliche di risanamento dell'esistente, non foss'altro che per riparare ai torti di un'architettura del passato sorda ai valori della socialità perché troppo immersa nei propri esperimenti d'innovazione tipologica "collettivistica" alla grande scala.

La soluzione dell'abbattimento delle Vele, perseguita con impegno altalenante fin dal 1997 dalle diverse amministrazioni comunali in carica, è oggi in via di completamento secondo le linee dello "Studio di fattibilità per la riqualificazione dell'area delle Vele di Scampia" e del relativo "Disegno di indirizzo" prodotto dal Dipartimento di architettura di Napoli sulla base di un Accordo di ricerca stipulato a titolo gratuito con il Comune di Napoli, nell'ambito della partecipazione a un tavolo tecnico multi-attoriale istituito a questo scopo. Si tratta di una soluzione invero radicale, che solleva alcune perplessità. Probabilmente le sue ragioni più profonde vanno ricercate nello scontro tra l'insopportabile stato di precarietà e violenza in cui è precipitato il quartiere, e le istanze di sicurezza e di vivibilità affermate non solo dal Comune, ma dallo stesso Stato centrale a vario titolo coinvolto nel contrasto a una criminalità ormai da troppo tempo padrona del campo. Sicché non sarebbe più responsabilità dell'architettura di individuare e mettere in opera le soluzioni più opportune, poiché adesso è lo stesso potere politico a muoversi con le proprie logiche, con l'obiettivo di riconquistare lo spazio urbano e sottrarlo anche simbolicamente al contropotere della camorra.

Quale che siano le ragioni più profonde di questa prolungata prova di forza delle istituzioni di governo a Scampia, non c'è dubbio che l'urbanistica e l'architettura siano comunque inevitabilmente coinvolte nella elaborazione di strategie d'intervento più appropriate. Nel presentare questo caso, l'intenzione di EWT non è comunque di discutere la validità e la legittimità della soluzione adottata, su cui per la verità le posizioni degli esperti e degli addetti ai lavori sembrano talvolta divergere in misura rilevante. L'obiettivo di fondo è piuttosto di avviare una riflessione critica sulla praticabilità e trasferibilità della strategia in corso di sperimentazione a Napoli ai molti altri contesti di periferia in condizioni critiche che s'incontrano nella città italiane.

Per questo motivo EWT ha stimolato il confronto di opinioni tra autorevoli architetti, urbanisti, sociologi e antropologi, al fine di valutare se e quanto il "modello Napoli" potesse essere di guida al recupero delle periferie urbane in condizioni di maggior disagio. Sono state sottoposte ai diversi interlocutori quattro domande: la prima sull'accettabilità della demolizione come metodo generalizzabile per la rigenerazione delle periferie più dure; la seconda sulle possibili alternative all'abbattimento delle Vele di Scampia; la terza sulle effettive responsabilità e potenzialità dell'architettura e dell'urbanistica nella messa in opera di ambienti insediativi più sicuri e vivibili, soprattutto in contesti particolarmente esposti al degrado sociale ed economico; infine la quarta domanda verteva sulla efficacia delle politiche della rigenerazione, in particolare

sull'affidabilità dei modelli *bottom up* di partecipazione attiva e di capacitazione degli abitanti per il miglioramento delle proprie condizioni insediative quando sono vessati da poteri criminali consolidati, che esercitano un controllo pervasivo del territorio debolmente contrastati dalle istituzioni ufficiali, come accade purtroppo in tante città del Mezzogiorno.

Come c'era da aspettarsi, le posizioni degli intervistati divergono tra loro anche sensibilmente. Ad esempio, c'è chi come Desideri o Aymonino trova assolutamente normale e anzi da praticare con più frequenza in regime ordinario la demolizione dell'esistente, e non soltanto nelle periferie più degradate; e chi come Canevacci arriva addirittura a denunciare la conservazione dell'esistente come falsa coscienza; chi al contrario propugna il rispetto e la tutela per il patrimonio architettonico ereditato, tanto più se costituisce la testimonianza di un momento significativo della vicenda italiana (Ilardi, Palestino). Chi come Cao suggerisce di reinventare le Vele abbattendo non loro, ma la Gomorra che le ha occupate. E chi infine, come Purini, ritiene inutile demolire gli edifici più controversi se prima non cambia radicalmente la cultura dell'abitare, inaugurando un diverso rapporto tra l'abitante e la sua casa, fondato su una maggiore identificazione e rispetto nei confronti di un bene comune, che induce positivamente alla cura sia del proprio spazio che di quello urbano.

Anche le soluzioni prospettate per la rigenerazione della periferia divergono notevolmente. Ad esempio, mentre Valle propende per un "approccio inclusivo che attraverso l'apporto di strategie multilivello sia in grado di attivare condizioni di reintegrazione sociale e di diradamento delle sotto-trame criminali", Canevacci propone provocatoriamente come unica strategia efficace la depenalizzazione delle droghe e la contestuale conversione delle pratiche illegali in spazi co-gestiti da giovani addestrati sotto la guida di una equipe di esperti.

Quale che sia la soluzione da considerare migliore, resta il fatto che a Scampia non c'è progetto urbano almeno nel modo propugnato da EWT. Si sta procedendo infatti con gli interventi di demolizione delle Vele (non tutte, una dovrebbe restare in vita ed essere riqualficata per testimoniare del passato), e sono stati rialloggiati preventivamente i residenti in altre sistemazioni più convenzionali. Forse si è pensato operativamente anche alla fase successiva, con lo sgombero delle macerie e la bonifica dell'area. Ma non è affatto chiaro che cosa in futuro potrebbe sostituire le attuali abitazioni sociali, riutilizzando al meglio un'area dagli elevati costi di trasformazione. In questo modo si tende a rovesciare la sequenza naturale delle cose all'interno del progetto, rinviando il momento della prefigurazione del nuovo assetto dell'area a un dubbio concorso internazionale (di idee?), e privilegiando per converso il programma a breve di sgombero delle costruzioni esistenti.

Non è un modello nuovo, a ben guardare. Napoli ad esempio lo ha già praticato per Bagnoli, un'area industriale dismessa diventata poi un cantiere interminabile di interventi di bonifica finanziati dallo Stato. Qui purtroppo, dopo tanti anni di lavori, non si riesce ancora a intravedere un futuro possibile e sostenibile, pur essendo evidente la vocazione dell'area a diventare una importante centralità metropolitana o comunque uno spazio urbano primario della Napoli contemporanea. Un destino riproposto in modo ancora più vago anche per Scampia, che dovrebbe diventare nel tempo un importante nodo di centralità per il settore urbano di appartenenza.

E' proprio l'inconsistenza del Progetto urbano che allarma chi sostiene la necessità di un progetto strategico di valenza urbana per ripensare l'avvenire del quartiere Scampia; e

che ben sapendo quanto sia imprevedibile e aleatorio il futuro, sia disposto a concepire il progetto come strategia flessibile ed evolutiva, da aggiustare strada facendo, ma avendo almeno prefigurato un traguardo condivisibile nella fase di avvio. Non quindi un disegno di forme compiute, ma piuttosto un processo di trasformazione “capacitante”, perché aperto alla partecipazione attiva della popolazione locale, chiamata a controbilanciare dialetticamente il peso di altri interessi che potrebbero agire su un’area restituita parzialmente al mercato. Un processo dentro il quale siano fissate preventivamente alcune chiodature fisico-funzionali nel segno della qualità architettonica e sociale, lasciando comunque il campo necessario alla evoluzione delle dinamiche autopoietiche portate dalla cittadinanza e al tempo stesso al coinvolgimento di attori sovra-locali interessati a portare occasioni concrete di sviluppo locale sostenibile.

Parliamo in definitiva di un *Progetto urbano che sappia prefigurare e mettere in opera processi adattivi mirati a migliorare la capacità della popolazione locale di promuovere (prevalentemente dal basso) i mutamenti di contesto attesi*, stimolando la consapevolezza critica della propria condizione urbana che favorisce la compartecipazione attiva alla costruzione dei progetti. Questo Progetto urbano, ispirato alla prospettiva della *città autocatalitica* teorizzata da De La Pena, deve naturalmente essere messo alla prova della reale volontà di emancipazione della popolazione locale, e della sua capacità di ribellarsi ai poteri criminali consolidati. Pronto altrimenti a rifugiarsi dietro lo scudo delle istituzioni, e delle politiche *top down* che possono essere praticate su iniziativa combinata del Comune, della Regione e dello Stato. Alla fine forse proprio questo sarà il modello vincente: un temperamento critico tra le logiche *bottom up* nelle situazioni in cui il peso della camorra non appare determinante; e quelle *top down* laddove si tratta di sconfiggere lo strapotere della criminalità. Nell’uno e nell’altro caso diventerà compito dell’architettura mettere in opera *spazi catalitici*, chiamati a diffondere nel tempo e nello spazio quella cura per la qualità insediativa che rappresenta forse l’antidoto più efficace contro il “montare dell’insignificanza”, che rappresenta il rischio più preoccupante per le sorti della periferia.

Il caso di Scampia è istruttivo anche per un altro importante profilo. L’amministrazione comunale di Napoli ha ritenuto opportuno coinvolgere il dipartimento di Architettura dell’università Federico II, per studiare le soluzioni più efficaci ai fini della demolizione delle Vele e della riqualificazione della costruzione residua. Si tratta di un riconoscimento importante, che applica coraggiosamente il modello della leale cooperazione tra istituzioni pubbliche il quale ha tanti nemici nel nostro Paese, come si è purtroppo potuto riscontrare in occasione del sisma a L’Aquila e in tante altre situazioni di emergenza in cui la Protezione civile si è trovata ad esercitare un ruolo improprio.

Ma forse meglio ancora è quando le università si pongono come un interlocutore critico rispetto alle amministrazioni precedenti, piuttosto che come soggetto attuatore. E’ il caso ad esempio del programma di demolizione del malfamato quartiere pubblico di Tor Bella Monaca promosso nel 2010 dall’allora sindaco di Roma Alemanno. Il programma, ispirato da Leon Krier, prevedeva l’abbattimento delle costruzioni di edilizia economica e popolare esistenti, talvolta anche assai pregevoli, per sostituirle con tipologie edilizie analoghe a quelle della periferia abusiva che circonda il quartiere pubblico. Una strategia d’intervento palesemente inaccettabile, che salda l’ideologia regressiva dell’abitare nel suburbano con i concreti interessi politici di chi era stato eletto con i voti delle borgate abusive, soppiantando il tradizionale radicamento locale della sinistra.

Ebbene, nel caso di Tor Bella Monaca diverse scuole di architettura italiane si sono ribellate a questa prospettiva regressiva, e hanno dato vita a un workshop progettuale itinerante per la esplorazione di alternative più condivisibili e culturalmente qualificate. Pepe Barbieri e Marta Calzolari danno qui conto di questa importante esperienza, che testimonia di un ruolo rilevante per l'università, una volta che venga riconosciuta come istituzione "terza", a garanzia di interessi pubblici più complessivi rispetto a quelli direttamente in gioco.

Che cosa può diventare concretamente il progetto urbano nell'attuale situazione delle città italiane è bene esemplificato dal *Master Plan per i campus del Politecnico di Torino*, qui presentato da De Rossi, Durbiano, Barioglio, Gabbarini. Torino come noto ha una lunga tradizione di progetto urbano, sia nell'amministrazione della città che nell'ambito dell'insegnamento e della ricerca nel Politecnico. L'approccio tradizionale è però entrato progressivamente in crisi, soprattutto a causa della sua rigidità formalistica e delle mutate condizioni di mercato, sicché questo Master plan d'iniziativa universitaria è diventato un'importante occasione per sperimentare un nuovo modo d'intendere il progetto urbano. Non si tratta soltanto di ricomporre a sistema le singole progettualità e le diverse politiche in campo, inquadrando in una visione d'insieme fondata stavolta sull'idea di università *della* città piuttosto che più convenzionalmente di università *nella* città.

Più innovativo dal nostro punto di vista appare l'uso di piani e progetti come "strumenti di negoziazione che mirano a rendere evidenti conflitti, mascherati o sottesi, in modo da favorire e guidare il dibattito in un caso di pianificazione urbana complessa". Si tratta di un'interpretazione innovativa del progetto, in sintonia con un principio già avanzato da un giurista, Paolo Urbani, nel numero 15 di EWT: meno piani, e più contratti, per progetti urbani da costruire pattiziamente tra pubblico e privato, comunque sotto la regia comunale. E' questa la linea culturale che EWT intende perorare, a favore di una nuova attualità del progetto urbano e del suo ruolo primario nella trasformazione della città.

Del resto vanno in questa direzione anche i risultati del *Laboratorio sul futuro della città* promosso nel 2014 dal comune di Chieti insieme al dipartimento di architettura di Pescara (A.Clementi, C.Pozzi, Progettare per il futuro della città. Un laboratorio per Chieti, Quodlibet, 2016). Qui è stata sperimentata operativamente una nuova filosofia del Progetto urbano, con un'applicazione per alcuni versi esemplare del suo possibile ruolo nel governo della città. Anziché assecondare l'iniziale richiesta del Comune di istruire il nuovo PRG, il Laboratorio ha predisposto in alternativa una *Visione guida* sul futuro di Chieti, come quadro di coerenza e ricomposizione tra progettualità disgiunte, e di diversa provenienza, scala e consistenza; poi ha esplorato sperimentalmente alcuni progetti particolarmente significativi, per consegnarli all'amministrazione con la prospettiva di inaugurare un sistema di gestione urbana più aperto e flessibile, in grado di avviare nuovi interventi già nell'immediato e al tempo stesso di portare a coerenza altri interventi in corso di gestazione. La Visione guida propone in particolare l'intreccio tra quattro idee di città operanti a Chieti, ciascuna connotata da una specifica identità in ragione del contesto esistente e delle potenzialità di sviluppo locale. Sono: la *Città Alta*, come città della cultura e dell'archeologia; la *Città della Piana*, come città dell'industria e della residenza; la *Città dei Vestini*, come città delle grandi attrezzature di valenza metropolitana e regionale; l'*Agrocittà*, come campagna urbanizzata, espressione dell'agroalimentare e dell'economia del gusto. La connessione tra le diverse città è

affidata ad un innovativo telaio di *green infrastructures*, destinato a soppiantare l'obsoleta categoria delle opere di urbanizzazione nella prospettiva di una progressiva messa in sostenibilità della città esistente.

Ciascuna delle città enunciate dalla Visione guida corrisponde a una peculiare morfologia insediativa ed a uno specifico profilo di sviluppo sostenibile, messo a punto nel Laboratorio con il concorso internazionale di urbanisti, architetti, economisti, sociologi, ambientalisti, geologi, ingegneri del traffico, amministratori pubblici. I contenuti progettuali della strategia proposta sono consegnati a un numero ristretto di progetti-chiave, che danno sostanza a un'*Agenda strategica di progetti urbani*. Per il tramite dell'*Agenda strategica*, l'amministrazione comunale è messa in grado di intraprendere un coerente programma di trasformazione urbana, mobilitando sui temi prioritari in forma partenariale una pluralità di risorse al tempo stesso pubbliche e private. Lo stile di governo auspicato è tendenzialmente pattizio, orientato ad un confronto di natura prevalentemente dialogica e negoziale con gli attori dello sviluppo e con la cittadinanza, comunque sotto la guida unitaria del Comune. In questo processo di progressiva messa a punto delle intenzioni e delle azioni per la città incentrato sulla progettualità a valenza strategica, il mandato irrevocabile è di garantire in ogni caso il primato dell'interesse pubblico nel segno della trasparenza e della democrazia partecipata.

I contributi di Zazzero sulla trasformazione dell'area industriale di Chieti e sul sistema delle *green infrastructures* esemplificano alcuni risultati del Laboratorio, che hanno trovato riscontri significativi nelle attività del comune di Chieti.

E' il caso di osservare che tanto il Laboratorio di Chieti, quanto l'esperienza del Master Plan per i campus di Torino, assumono l'Università come *agente d'innovazione*, seppure con un ruolo ancora diverso rispetto al contro-seminario di Tor Bella Monaca presentato da Barbieri. Queste esperienze sono illuminanti. Non è infondato ritenere che la nuova cultura del progetto urbano possa nascere soprattutto attraverso l'elaborazione teorica e sperimentale portata avanti dalle università, meglio ancora se in collaborazione con le istituzioni di governo locale. Del resto i piani delle periferie finanziati dal Bando recentemente promosso dalla Presidenza del Consiglio (alcuni dei piani sono presentati in EWT a cura di Angelucci) dimostrano che i Comuni, da soli, presentano scarse capacità d'innovazione del Progetto urbano, essendo stretti dai vincoli congiunturali (e forse culturali) che limitano notevolmente le possibilità di sperimentare.

Infine vogliamo rimarcare che questo numero di EWT si apre con un commosso ricordo della figura di Carlo Donolo, scomparso recentemente. Piercarlo Palermo ne tratteggia in modo esemplare l'attualità del pensiero, che sembra offrire motivi di speranza per il futuro anche in questa Italia sempre più *sperduta* e disfatta nelle sue strutture più profonde della società e delle istituzioni di governo. Donolo, noto studioso degli affari pubblici, è stato un interlocutore fondamentale per le nostre discipline dell'urbanistica e dell'architettura, disvelando la natura intrinsecamente contraddittoria delle politiche pubbliche e la forza ineludibile dei processi sociali che sono messi in gioco nelle trasformazioni della città e del territorio. Ci ha insegnato a guardare al progetto in modo più consapevole e più cauto, in particolare per ciò che concerne il portato d'innovazione spesso impropriamente dichiarato dai progettisti. L'innovazione il più delle volte appare infatti come un effetto non intenzionale e inatteso, sottoprodotto di programmi orientati ad altri fini; dove gli stessi effetti di esternalità possono diventare positivi o negativi a seconda delle specifiche condizioni di contesto e degli usi sociali che se ne fanno (si veda al riguardo il suo testo inaugurale "Le vie dell'innovazione" del 1988).

Sono per noi preziose soprattutto le sue riflessioni sul senso del mutamento, che possiamo interpretare succintamente come evoluzione del potenziale iscritto in una situazione. Viene così messo a nudo un errore ricorrente nel progetto nella modernità, per il suo volgere dell'attenzione "solo al passaggio finale, invece di prendere cura del processo evolutivo che conduce alla metamorfosi come graduale sviluppo di un potenziale insito nella struttura preesistente" (Palermo, Il futuro di un paese alla deriva, 2018).

Donolo, nonostante l'amarezza per le crescenti difficoltà in un contesto sociale e politico apparentemente alla deriva, continuava a propendere illuministicamente per un "agire orientato allo scopo", ipotizzando che alla tradizionale amministrazione per atti dovesse subentrare un'amministrazione che è in grado di realizzare programmi e progetti, che si pone obiettivi da raggiungere, che intende risolvere problemi sociali. Rinunciando a governare per decreto o per comando, occorre dunque stimolare le politiche pubbliche a mettersi coraggiosamente alla prova di una democrazia deliberativa, essendo disponibili a prendere in carico tempestivamente gli inevitabili effetti collaterali degli interventi. Sapendo che il coinvolgimento attivo e processuale di una pluralità di attori pubblici e privati dovrebbe consentire di attenuare gli effetti avversi, migliorando probabilmente la qualità conseguita dai progetti e dalle loro effettive realizzazioni.

C'è insomma da scegliere consapevolmente tra *anticipazione* (scelta deliberata, progetto) e *flessibilità* (esiti non voluti, vizi privati che potranno produrre virtù pubbliche), o meglio tra un efficace dosaggio tra queste due diverse prospettive d'azione. Ben sapendo comunque che governare è scegliere tra alternative secondo criteri deliberati, e che in democrazia non tutto può essere lasciato all'evoluzione spontanea e alla flessibilità. E che va dunque trovato un temperamento critico tra le diverse logiche dell'azione pubblica.

Espressi in un modo differente, non sono forse questi i temi e i contenuti del nuovo progetto urbano che stiamo cercando di esplorare anche nell'ambito dell'architettura e dell'urbanistica?



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Incubi e sogni capaci, forse, di turbare il sonno della ragione*

Pier Carlo Palermo

Men in dark times

I tempi oscuri sono spesso popolati da incubi, che possono nascere direttamente dalle criticità delle situazioni reali, ma anche essere la conseguenza delle speranze deluse di qualche progetto di rigenerazione, che è rimasto incompiuto o ha provocato effetti perversi. Non mancano neppure le aspirazioni a "fare luce", che possono assumere la forma del sogno: come presa di distanza da una realtà deludente, ma anche anticipazione di un futuro diverso, forse utopico, forse possibile. Viviamo forse, di nuovo, in tempi oscuri? Potremmo osservare, con Benjamin (1986), che ogni società ha la sensazione di trovarsi, nel suo tempo, al centro di una crisi decisiva (in questo senso, "ogni epoca si può sentire a suo modo moderna"). Certo, il nuovo millennio è costellato da nuovi e gravi incubi, a prima vista spesso inattesi (ma anche la *Belle Epoque*, un secolo prima, non si aspettava gli orrori del '900); mentre la produzione di sogni sembra assai più debole e incerta rispetto alle tradizioni dei Lumi, utopiche o riformiste. Tuttavia, saremmo ancora lontani, per ora e per fortuna, dai tempi oscuri dei totalitarismi che hanno ispirato le riflessioni di Hannah Arendt (*Men in Dark Times*, 1968)? Io credo che un'associazione tra le due fasi sia giustificata sulla base di un carattere comune. Arendt ci spiega che è oscuro un periodo storico nel quale entrano in crisi, al tempo stesso, la sfera pubblica e le virtù repubblicane dei soggetti. Rigenerare uno spazio di discussione aperta e di senso condiviso è tanto importante quanto poter contare su soggetti che praticino *amor mundi*, responsabilità civica, spirito critico e solidarietà sociale (Berkowitz *et al.*, 2010; Benhabid, 2010). Solo in questa prospettiva incubi e sogni possono mettere in crisi il "sonno della ragione" (dove il motto, abusato, di Francisco Goya è rivisto in una sequenza rovesciata: il punto non è che la ragione dormiente possa generare mostri, ma la possibilità di "fare nuova luce" anche grazie a incubi e sogni). E' questa la prospettiva secondo la quale mi piace ripensare insieme due opere di Carlo Donolo: l'immagine inquietante di *Italia sperduta* (2011a), il *Sogno del buon governo*, già pubblicato nel 1992, ma riedito, con integrazioni, nel 2011(b). Due immagini a contrasto, se pur temporalmente allineate, che conservano una piena attualità a distanza di quasi un decennio. Se gli stessi incubi sono ancora incumbenti, e forse più gravi, sognare il buon governo è ancora possibile, e come?

Attualità dell'oclocrazia?

Mi ha colpito la lettura di *Italia sperduta* perché mette a disagio (ho già esposto questa sensazione in Palermo, 2018). Di Carlo Donolo tutti riconoscono le doti di equilibrio e misura, sobrietà e (auto)ironia. Potremmo adottare la sua figura come emblema dell'*homo democraticus*: che fa costante esercizio di tolleranza, non pretende di cambiare la natura umana, sa convivere con i suoi opposti, accetta falsificazioni, non cerca la perfezione e non promette paradisi in terra (2011b, p.14). Eppure, il suo discorso in *Italia sperduta* assume i toni dell'invettiva civile in alcuni passi cruciali. Quella italiana è una società "gracile, frammentata, largamente incolta che si è persa in un mondo più complesso e rischioso". Di fronte alle difficoltà, cerca di affidarsi ancora agli strumenti più tradizionali, per quanto poco edificanti: "familismo, clientelismo, corporativismo, individualismo possessivo, appropriazione privata di beni collettivi". Gli esiti non possono essere confortanti. Una svolta riformista sembra impossibile perché continuano a mancare requisiti essenziali: sfera pubblica, coscienza civica, capacità critica e riflessiva, un potenziale d'azione e cooperazione effettivamente orientato alle riforme. Quello che resta è "una sindrome populista e neo-plebea" che tende a eludere i problemi reali. La società (o quanto meno una sua parte cospicua) si mostra sensibile a *idola fori*, rendite e favori, ma non sembra preoccuparsi di rimanere "ignorante, semi-analfabeta, rissosa, volgare, asociale", in un quadro diffuso di crisi normativa e illegalità operanti (Donolo, 2011a, pp.VII-XI). Gli orientamenti politici emergenti sono il riflesso coerente di questo stato di cose.

Sento il fragore, immediato, delle obiezioni. Donolo, dunque, metterebbe in dubbio la sovranità del popolo? Per il senso comune, questo equivale a negare le basi stesse della democrazia - anche se Norberto Bobbio ha osservato (1999, p.332) che sarebbe più corretto riconoscere la sovranità agli individui come cittadini (peraltro, la stessa nozione di cittadino è oggi al centro di evidenti strumentalizzazioni). In termini meno forbiti, si suole dire: pensi forse che il popolo sia troppo rozzo e stupido, o peggio, per esprimere degnamente una volontà collettiva ed assumere decisioni di pubblico interesse? Alcuni pregiudizi hanno una lunga storia: dall'immagine viziosa del *volgo* secondo Platone (Bobbio, 1999, p.328) a quella hegeliana del "popolo che non sa quello che vuole" (ivi, p.342), e altre ancora, non dissimili. Ma in questo caso il punto mi sembra diverso: si tratta di un giudizio limitato e specifico, che trova riscontro nei fatti. Mi pare un dato obiettivo la formazione di una "nuova plebe" (il termine può mettere a disagio, ma tecnicamente è giustificato: Bobbio, 1999, p.332) largamente analfabeta e irresponsabile, che continua a credere nelle favole dell'assistenzialismo e del protezionismo. Così come ci sono élites che continuano a credere di vivere in una *Belle Epoque*, confondendo le condizioni benestanti di una minoranza con le prospettive del mondo intero (saranno sempre sorprese dalle svolte della storia: è impressionante rileggere il manifesto dell'Esposizione Mondiale di Parigi del 1900, celebrazione auto-referenziale che nulla percepisce dei conflitti e delle tragedie incombenti). Nello stesso tempo, gli "spiriti animali" del capitalismo continuano a mostrarsi insofferenti alle regole della società civile liberale, che pur sarebbero più funzionali ai loro stessi interessi, in un tempo debito. L'intreccio fra queste tre linee di tendenza è fonte inesauribile di effetti perversi e continua ad alimentare la rigenerazione di *dark times*, come un destino apparentemente senza fine.

In questo quadro, credo che sia ragionevole respingere le obiezioni più banali (che ho anticipato in Palermo, 2018). Le posizioni di Donolo in *Italia sperduta* non rappresentano un caso palese di incomprendimento delle ragioni e volontà popolari da parte delle élites (nel senso, per esempio, di Christopher Lasch, 1995, che l'editore italiano ha rilanciato recentemente come autore capace di spiegare i populismi emergenti in Europa – ipotesi non esauriente a mio avviso). Non sono neppure la semplice manifestazione di uno spirito partigiano, come se i giudizi di Donolo fossero condizionati dalle preferenze elettorali espresse dal popolo nel 2008, ma per estensione potremmo dire anche oggi: se gli orientamenti non avessero premiato allora il centro-destra e ora i nuovi, eteroclitici, vincitori, le valutazioni sarebbero state forse differenti? La mia ipotesi, è che l'invettiva di Donolo abbia un

fondamento meno contingente e certamente non solo ideologico. Il punto fondamentale riguarda le radici, indispensabili, del regime democratico, che per Donolo sono necessariamente sociali (2011b, pp.26-33). Se vengono meno alcuni requisiti – virtù repubblicane e capitale sociale, cittadinanza attiva e principi di solidarietà – la democrazia reale è a rischio. Non basta evocare il sistema ormai consolidato delle forme della democrazia politica, perché l'uso di regole e procedure democratiche può essere condizionato da interessi e poteri prevalenti, e le speranze deluse della democrazia (la crisi endemica di trasparenza e di efficacia, il ritorno – latente o palese – di poteri oligarchici e interessi di parte, i fattori di erosione della cultura civica e di crisi della rappresentanza: Bobbio, 1984, pp.10-17) possono alimentare ulteriori derive degenerative: come l'oclocrazia già nota al mondo antico (Bobbio, 1984; Bovero, 2000).

Di fronte al classico dilemma – governo delle leggi o governo degli uomini – le risposte più autorevoli e condivise tendono a convergere sulla prima opzione (ad esempio, Bobbio, 1999, p.193). Fortunato il paese che non ha bisogno di eroi, profeti, custodi o grandi timonieri, né di una prefigurazione dall'alto di un'idea di bene comune, ma può affidarsi alle iniziative e relazioni emergenti dalla società civile entro un quadro legittimo e rispettato di buone regole (senza la supervisione di uno Stato etico: Bobbio e Bovero, 1979). Tuttavia, il tema del “governo degli uomini” assume una valenza diversa se non è inteso soltanto dal punto di vista dei governanti. Perché consente di mettere in gioco le radici sociali della democrazia - tema che Bobbio non ha ignorato (1999, p. 347), ma Donolo sviluppa in forme originali ed estese, appassionate e pertinenti. La qualità della vita democratica non può non dipendere da alcuni requisiti fondamentali della società civile: come l'attualità delle virtù repubblicane, cioè la presenza di cittadini autonomi e responsabili, attivi e solidali; la dotazione e cura di buone istituzioni e beni comuni; la possibilità di un'estensione progressiva dei principi democratici a una varietà di pratiche sociali (non solo alle procedure della politica: Donolo, 2011b, p.215). Questi presupposti sono decisivi per la riproduzione della vita democratica, che è meccanismo intrinsecamente fragile e a rischio, innanzi tutto per fattori endogeni: perché la democrazia stessa genera bisogni ed aspettative difficilmente sostenibili, che possono mettere in crisi i suoi fondamenti di legittimazione e consenso. Senza un *ethos* democratico diventa difficile la convivenza, tollerante, fra una pluralità di valori e principi organizzativi, che è principio costituente della democrazia (ivi, p.77). Senza il senso dei limiti e un'idea processuale di razionalità collettiva, come effetto emergente di pratiche adattative/riflessive di “*piecemeal tinkering*” (Popper, 1975, p.67), il sistema formale della democrazia può degenerare (Donolo, 2011b, p.150). Il rischio della oclocrazia diventa allora una conseguenza plausibile (Bovero, 2000). Se questo rischio sembra oggi attuale, ancora una volta, è inutile limitarsi a paventare o celebrare la tendenza. Dovremmo interrogarci sulle determinazioni sociali di questi movimenti, e sulle possibilità di modificarle, orientandole verso forme ed esiti più sostenibili. Per provare a uscire da scenari da incubo.

Sognare il possibile

A Carlo Donolo non è mancato il coraggio di proporre e riproporre un sogno sulla questione del buon governo, in tempi carichi di ombre come i primi anni '90 e la grande crisi, vent'anni dopo. L'idea di sogno deve essere bene intesa. Forma estrema (e irresponsabile) di immaginazione o anticipazione di un futuro possibile (da realizzare)? Sono i due termini del dilemma magistralmente discusso da Bronislaw Baczko (1979). Un dato comune alle due prospettive è la distanza critica dalle condizioni esistenti, insieme al desiderio di individuare qualche alternativa. Il primo orientamento, però, privilegia il disegno utopico alla cura della fattibilità. Il secondo cerca di misurarsi con le sfide e le responsabilità di progetti ed azioni concrete di riforma. Donolo non ha dubbi: non si accontenta della dimensione utopica (che “non ha mai trovato realizzazioni effettive”: Bobbio, 1999, p.294), ma assume una posizione radicalmente illuminista, che si fonda su tre principi costitutivi (Venturi, 1970). Il cambiamento invocato diventa possibile se i soggetti hanno la forza di mettere in discussione i

pregiudizi ereditati o subiti, per acquisire su questioni cruciali una consapevolezza autonoma e responsabile (*sapere aude!*). Le nuove luci della conoscenza non rappresentano un fine auto-sufficiente, ma devono dare luogo a una nuova e concreta capacità d'azione, per affrontare problemi emergenti e produrre risultati socialmente utili. Queste dinamiche innovative sono favorite da, o forse esigono, un rilancio delle virtù repubblicane, che i riformatori illuministi hanno ripreso dal mondo classico, ma anche dalle più vicine esperienze medioevali e rinascimentali. Società della conoscenza, pragmatismo e possibilismo riformista, etica delle responsabilità sono i tre pilastri sui quali edificare i sogni di cambiamento. Il rapporto con le tradizioni utopiche può essere declinato in forme diverse: dall'esecrazione senza attenuanti di Karl Popper (1975) e Ralf Dahrendorf (1971), per citare due grandi esponenti del pensiero liberale, alla maggiore benevolenza dei primi tecnici dell'illuminismo che alle utopie riconoscevano una funzione pedagogica, come stimolo alla riflessione, precetto morale o anticipazione di qualche verità destinata a imporsi nel corso del tempo (Baczko, 1979). In ogni caso, il passaggio dalla sfera dell'immaginazione a quella della conoscenza riflessiva e dell'azione concreta diventa il momento decisivo. Il sogno del buon governo, per Donolo, è proiezione verso un futuro auspicabile e possibile, che può valere come impulso all'azione e come *benchmark* normativo, in grado di guidare il cambiamento verso esiti virtuosi (2011b, p.155). La democrazia è sempre stata il sogno di una società bene ordinata, in grado di sostenere l'insorgere della cooperazione fra identità ed interessi pur differenti (ivi, p.18). Può reggere come regime sociale se "continuiamo a sognarla", nonostante le delusioni (ivi, p.126). Sebbene il percorso non sia privo di difficoltà, che non è lecito eludere: fra sogni, programmi ed azioni, il nesso non può essere continuo e scontato. L'enfasi sulla possibile funzione pedagogica del sogno rischia di ridursi a una retorica vuota. Il sogno accade, non si decide di sognare; né è possibile sognare al posto di altri o costringere altri a condividere il nostro sogno. "Solo quando i sogni di molti autonomamente convergono", il cambiamento auspicato diventa possibile (ivi, p.22). Questo richiede presupposti idonei a un grande processo di apprendimento collettivo: soggetti autonomi e responsabili, disposti a cooperare (prima ancora, a riconoscere la razionalità sociale dell'agire cooperativo); un potenziale adeguato di istituzioni e beni comuni; una diffusa cultura riformista; politiche idonee di cura dei beni comuni e di sviluppo del potenziale della situazione. Su questi temi, Donolo delinea un complesso di ipotesi d'azione, senza mai rinunciare al valore del dubbio. Le questioni in gioco non ammettono risposte semplificanti e definitive. Come si può dare voce e rappresentanza a minoranze attive rispetto a nuovi temi emergenti sulla scena globale – sostenibilità ambientale e giustizia sociale, innanzi tutto? Non lo so, ammette onestamente Donolo (2011b, pp.180-81). Allo stesso modo, Bobbio non esitava a riconoscere, di fronte a certi problemi, di essere in grado soltanto di formulare interrogativi, non certo soluzioni (1984, p.4). Questo senso del limite non appartiene ai sogni idealtipici della modernità, ma diventa un punto di distinzione e di forza rispetto alle aporie ormai evidenti del progetto moderno. Non esiste via diversa dal riformismo possibilista per affrontare questioni tanto complesse quanto cruciali.

Possibilità effettive

Perciò, se è giusto chiedere all'autore quali siano le sue indicazioni sul piano delle azioni concrete per realizzare il sogno del buon governo, le aspettative devono essere pertinenti: si tratterà di ipotesi e tracce, non di un disegno-modello. A me pare di poter individuare cinque linee d'azione.

La più evidente, sulla quale sembrano convergere le maggiori speranze, riguarda il possibile ruolo di minoranze attive. Una prospettiva coerente con l'idea di società e di sogno riformista, che non sfugge a mio avviso ad alcuni dubbi - anche se Donolo non ha concesso grande rilievo a questi temi. Il ruolo delle minoranze deve essere valutato contestualmente, in relazione alla fase, alla materia e

al corso dei processi evolutivi. E' stato indiscutibile, in altri tempi, per la conquista dei diritti alla persona, poi politici e in seguito sociali. In un contesto di democrazia matura e rispetto a materie diverse, come alcuni diritti civili e ambientali, e ancor più in un orizzonte cosmopolita, gli scenari sembrano cambiare. E' più evidente la difficoltà delle minoranze di influenzare orientamenti diffusi e condivisi; più chiari sono i rischi di auto-referenzialità (il mito dell'avanguardia non può reggere a tempo indeterminato) o di riflusso (con lo slittamento dalla figura del precursore a quella del reduce, che sta condizionando una parte non marginale delle stanche rievocazioni del '68). Le materie sono più divisive; l'urgenza e l'universalità dell'obiettivo non sono più chiaramente percepibili; il ruolo delle minoranze attive rischia di diventare oggettivamente più effimero, come sembrano indicare la contingenza e volatilità di alcuni movimenti, che pur hanno attirato l'attenzione in stagioni recenti. Credo che sarebbe un errore affidare solo o principalmente a questa linea d'azione le speranze di realizzazione del sogno.

La rigenerazione di una sfera pubblica e delle pubbliche funzioni è un altro tema fondamentale per la visione di Donolo, come conferma l'ultimo libro, postumo (2017), che ha come tema proprio i *pubblici affari*. Questa missione è un punto fermo della cultura di sinistra, ma sarebbe vana una riproposizione poco critica e riflessiva - che io ritrovo in alcune componenti "conservative". La sfera pubblica è un complicato effetto emergente, che può risultare, eventualmente, dall'intreccio contestuale, in un orizzonte temporale adeguato, fra dotazioni, risorse, intenzionalità di parte ed effetti di interazione. Si consolida solo grazie a pratiche coerenti con i suoi valori costituenti (se queste vengono meno, il rischio è il declino). In ogni caso non si tratta di processi di breve periodo. Tenacia, pazienza e tolleranza sono requisiti indispensabili per la costruzione del possibile. Il successo può essere favorito da un *ethos* democratico sufficientemente solido e diffuso nel contesto, ma è evidente il rischio di un circolo vizioso: l'*ethos* ha bisogno di una sfera pubblica e viceversa (Donolo, 2011b, p.203). Nonostante le pressioni incombenti della crisi, il buon governo dovrebbe avere la forza, la lungimiranza, e la passione direbbe Max Weber, di intraprendere politiche mirate a medio-lungo termine. Non è scontato che ciò sia possibile per i tempi e le logiche della politica contemporanea (come Donolo mostra bene in relazione ai temi della sostenibilità ambientale: *ivi*, p.172).

Un diverso, ma non meno arduo genere di difficoltà riguarda l'obiettivo di rilancio della funzione pubblica. In questo caso, molti problemi derivano dall'inerzia di un sistema che in Italia (anche altrove, ma nel nostro paese in forme spesso più gravi rispetto alla media) risulta largamente ridondante, inefficiente, obsoleto, nonché ostile all'innovazione. Mi è difficile capire come certe culture di sinistra possano continuare a eludere il problema, se non per ragioni tattiche e opportunistiche che non porteranno frutti oltre il breve periodo. Senza riforme non marginali non sembra possibile riqualificare la funzione pubblica. Trovo irresponsabili le politiche che mirano a ulteriori espansioni del settore, senza prendersi cura della necessità di una rigenerazione profonda, che comunque richiederà tempo e costi politici non indifferenti, se mai verrà avviata. I tentativi di riforma degli ultimi governi dovrebbero essere motivo di riflessione: Alcune buone intenzioni sono sostanzialmente naufragate per la sottovalutazione di molteplici difficoltà: la strenua opposizione delle corporazioni di settore e dei conservatori di sinistra; la semplificazione strumentale di problemi che non possono prescindere da un orizzonte di medio-lungo termine e da una rete complessa di interdipendenze; i circoli viziosi che tendono a bloccare un sistema pubblico largamente incapace di auto-riforma. Ma i problemi irrisolti continuano a incombere. La rigenerazione della funzione pubblica è una sfida dall'esito incerto e comunque non immediato. Donolo ne è consapevole e indaga il tema con rigore (*Affari pubblici*, 2017). Altri esponenti della cultura di sinistra si limitano ad appelli di rito, che peraltro hanno perso ogni reale capacità di attrazione e consenso.

Queste considerazioni sono avvalorate da una terza linea d'azione, che rappresenta un'articolazione del punto precedente, alla quale Donolo ritiene di dover concedere un'attenzione peculiare. Non solo la dotazione di buone istituzioni e la cura di beni comuni diventano un presupposto fondamentale per il consolidamento delle radici sociali della democrazia, ma le politiche pubbliche hanno la responsabilità di sostenere - o rigenerare, se necessario - gli "istituti di lunga durata" dai quali dipende la formazione di capitale sociale e potenziale di sviluppo (Donolo, 2011b, pp.116 e 184-86). E' evidente il riferimento alle istituzioni del *welfare* in senso lato, che da tempo soffrono lo scarto crescente fra pretese e possibilità, una diffusa obsolescenza tecnica, organizzativa e gestionale, un deficit crescente di reputazione sociale e motivazioni soggettive. La qualità della democrazia non può prescindere dal livello delle prestazioni e dal grado di soddisfazione di questi servizi. Se oggi le élites, concentrate nel cuore dei centri urbani, sembrano assediare da vaste moltitudini sempre più insofferenti verso i poteri consolidati, e apparentemente disposte a sostenere qualunque speranza di alternativa, senza troppo curarsi della sua plausibilità e delle conseguenze, sarebbe vano limitarsi a deprecare la congiuntura. Il punto è che questo stato di cose è stato favorito, anzi seriamente aggravato, dalla crisi inarrestabile – irrisolta e sottovalutata - di istituzioni fondamentali per la qualità della vita democratica: come non pensare al declino oggettivo, nel nostro paese, del sistema dell'istruzione e, in generale, della pubblica amministrazione? Gli ultimi governi hanno tentato di imboccare la via delle riforme senza risultati significativi, anzi con qualche effetto perverso. Ma, oltre agli insuccessi, io trovo desolanti le rappresentazioni ideologiche dei problemi: le difese corporative di interessi di settore, che al declino hanno dato un pesante contributo; il rilancio acritico del mito del pubblico (tema che ho già richiamato); la strumentalizzazione cinica da parte delle opposizioni politiche, che nulla salvano dei tentativi di riforma (esemplari sono i discorsi sprezzanti sulla "buona scuola"), ma non offrono alcuna indicazione sui modi alternativi di affrontare la questione. Donolo ci ricorda che la materia esige impegni prioritari e politiche "lunghe" per senso di responsabilità verso le generazioni future. E' ben consapevole delle difficoltà di conciliare questa visione con le pressioni più urgenti, ma questa è una discriminante non negoziabile per le possibilità del buon governo. Non bastano buone leggi o chiacchiere sul bene comune o sul governo al servizio dei cittadini, se la politica non riprende in mano la responsabilità di costruire le condizioni fondamentali di un futuro più civile.

Di fronte a queste difficoltà, non solo contingenti, potrebbe ritrovare vigore un'ipotesi non inedita: è il caso di fare appello a figure e modalità di guida paternalistica come ulteriore, possibile linea d'azione (la quarta voce del mio schema)? La risposta non potrebbe che essere negativa per una cultura politica rigorosamente liberale. Tuttavia, lo scenario non è incompatibile con i principi fondamentali della democrazia, come dimostrano i riferimenti ricorrenti al "governo degli uomini" quantomeno in situazioni di "stato d'eccezione" (Bobbio, 1984, p.166). Lo stesso Donolo, pragmaticamente, non esclude questa ipotesi in relazione a temi critici di evidente interesse strategico, come le questioni della sostenibilità ambientale e della giustizia sociale nell'età della globalizzazione. In certe condizioni, tutt'altro che rare (nei casi, per esempio, di forti asimmetrie informative fra soggetti diversi in relazione a problemi emergenti), l'impulso al cambiamento potrà essere affidato, almeno nelle fasi iniziali, anche a élites "paternalistiche o tecnocratiche" (Donolo, 2011b, p.198). In tali circostanze, non resta che "confidare nel buonsenso delle élites, dato che non ci sono alternative" (ivi, p.207). D'altra parte, una visione paternalista sembra trovare nuovi sostegni, negli ultimi tempi, in importanti sviluppi della cultura economica e psicologica di orientamento "comportamentista". Probabilmente non avrei dato rilievo alla tendenza (che non mi ha mai appassionato quando alimenta un pragmatismo manageriale povero di senso critico) se lo stesso Donolo non avesse proposto qualche suggerimento in questo senso. Infatti, nella riedizione del *Sogno* nel 2011, nei contributi integrativi rispetto alla versione originale ha segnalato (p.198) i

contributi di Cass Sunstein, giurista della scuola di Harvard che insieme a Richard Thaler, premio Nobel per l'economia nel 2017, ha elaborato il paradigma del *nudging* (Thaler e Sunstein, 2008; Sunstein, 2014), ora oggetto di un certo interesse anche in Europa (Mathis e Tor, 2016): come possibilità che le autorità siano in grado di influire sulle preferenze e quindi sulle scelte del popolo (o meglio dei cittadini) grazie a un ventaglio di "impulsi gentili" - che non obbligano nessuno (in questo senso, la posizione potrebbe essere considerata libertaria), ma modificano sensibilmente lo spazio delle opportunità. Soggetti razionali dovrebbero essere indotti a tenere conto delle nuove condizioni. Questa visione "enzimatica" del cambiamento non è priva di aspetti controversi. In teoria, esalta l'autonomia del soggetto, ma per funzionare deve presupporre la valenza di legami influenti, affinché i suggerimenti siano liberamente assecondati (si delinea una variante, mitigata, del "doppio legame" di Gregory Bateson, 1976, p.293, il cui monito era intrinsecamente contraddittorio: "devi essere libero"); mentre resta opaca o ambigua la genesi e la legittimazione della presunta o sedicente guida illuminata. "*Libertarian Paternalism*" non è un ossimoro, sostengono Thaler e Sunstein, ma certamente il paternalismo non favorisce i processi di *capacity-building* (Donolo, 2011b, p.198) ed è plausibile il rischio di manipolazione delle scelte (White, 2013). Questo non esclude che il meccanismo possa produrre effetti concreti di qualche rilievo, come insegna l'attuale economia dei consumi, dove la (cosiddetta) "sovranità del consumatore" è largamente indotta grazie a una varietà di impulsi indiretti. L'effetto è il conformismo crescente delle preferenze individuali, sempre più subalterne e adattative, rispetto alla moltiplicazione potenziale degli stili di consumo e di vita. Una tendenza che può essere fruttuosa per l'economia, ma rischia di erodere le basi sociali e culturali della democrazia (Donolo, 2011b, pp.205-206). Sarà il *nudging* la forma tendenziale della politica nell'età dei populismi dilaganti?

Scenari incerti, che non mettono in discussione un punto fermo – ecco un'altra possibile linea di azione, la quinta - che negli ultimi anni è emerso dagli appunti di Donolo come traccia per il lavoro futuro (tema e appunti che ho condiviso, come ricordo in Palermo, 2018). In un'epoca in cui è sempre più difficile distinguere fra verità e mistificazioni, dove il relativismo culturale sembra una conquista di libertà, ma rischia di giustificare qualunque conformismo, il bisogno di "dire la verità in pubblico", cioè di esprimere liberamente quella che umilmente si ritiene essere la verità rispetto a questioni ambigue e controverse, sembra un sentimento fuori moda, se non pretenzioso e inutilmente divisivo. Eppure la semplificazione e l'ipocrisia del senso comune rispetto a dilemmi cruciali dovrebbero destare qualche preoccupazione. Il confronto pubblico è denso di proclami e invettive, ma sempre più povero di argomenti. Non solo, ma tende a crescere la sfera del non-detto, sulla natura e sulle cause effettive di molti problemi incombenti. Gli esempi sono innumerevoli, anche in contesti relativamente privilegiati. Penso a Milano e alla Lombardia, che la retorica quotidiana tende a celebrare come territori di eccellenza, se pur relativa. Eppure la sanità pubblica lombarda da tempo è in oggettivo declino, con responsabilità dirette che ricadono anche sul governo regionale. Le infrastrutture lombarde sono state oggetto di politiche fallimentari, delle quali nessuno chiede conto nonostante la ricorrenza di insuccessi eclatanti (dalle ambizioni mal riposte sull'aeroporto di Malpensa agli sprechi pubblici per la Pedemontana che continua ad essere irrilevante tanto scarso è l'utilizzo). Dei problemi del traffico e dell'inquinamento sembra inutile parlare – risultano intrattabili anche in contesti internazionali dove le esperienze di buon governo sono più consolidate. Ma trovo insopportabile la retorica benevolente e banalmente conformista che accompagna le nuovi torri di Milano (a Garibaldi-Repubblica come nel caso di City Life): enormi opportunità miseramente sprecate, senza che si levino voci critiche incalzanti e diffuse, capaci di valere, almeno, come monito e possibilità di apprendimento per il futuro (Palermo, 2017). Ecco perché il tema foucaultiano della *parresia* (1983-84) mi sembra oggi più che mai attuale, come sostegno vigoroso all'aspirazione -

illuminista e democratica - verso l'uso pubblico della ragione. Donolo ha formulato giudizi affini (2008, mimeo; 2017, parte I, cap.1.5), che solo in parte ha avuto modo di sviluppare.

Cinque linee d'azione, dunque, per esplorare materialmente le possibilità del buon governo: i ruoli cruciali della cittadinanza attiva, ma anche della sfera pubblica e della pubblica funzione (da rigenerare); l'esigenza inderogabile di politiche "lunghe", forse accompagnate, se proprio necessario, da qualche forma di paternalismo (si spera) illuminato o meglio riflessivo; la responsabilità di (provare a) dire la verità in pubblico, in tempi pervasi da grande superficialità e conformismo. Ecco alcune misure concrete del possibile. Questa mi sembra la visione che Carlo Donolo intreccia, dove sono interessanti i singoli elementi, ma ancora più importante è la loro convivenza: perché il buon governo è una missione complessa, che richiede l'attivazione convergente di una pluralità di condizioni e misure. Donolo ha mostrato che una delle sue ipotesi è sostenibile: incubi e sogni possono essere un "antidoto al sonno della ragione" (2011b, p.151). Ma il nostro debito verso l'autore si spinge oltre la capacità di provare inquietudine o indignazione, e di sognare un mondo diverso; riguarda proprio il cammino verso il possibile (Palermo, 2018). Potremmo concludere che il primo passo – il sogno - probabilmente è stato compiuto, ma il secondo – il cammino - resta ancora, soltanto, una speranza per il futuro. La sola possibile, peraltro (Donolo, 2011b, pp.223-24): "democrazia come principio speranza".

*Testo presentato alla Giornata di studi in onore di Carlo Donolo, "Sulla capacità prospettica di Carlo Donolo. Per proseguire nel suo solco", Milano, Fondazione Feltrinelli, 10 maggio 2018

Riferimenti bibliografici

- Baczko, B., 1979, *L'utopia. Immaginazione sociale e rappresentazioni utopiche nell'età dell'illuminismo*, Einaudi, Torino (ed. or. 1978)
- Bateson G., 1976, *Verso un'ecologia della mente*, Adelphi, Milano (ed. or. 1972)
- Berkowitz, R., Katz, J., Keenan, T. eds, 2010, *Thinking in Dark Times. Hannah Arendt on Ethics and Politics*, Fordham University Press, New York
- Benhabid. S., ed., 2010, *Politics in Dark Times* Cambridge University Press, New York
- Benjamin, W., 1986, *Parigi, capitale del XIX secolo*, Einaudi, Torino (ed. or. 1927-1940)
- Bobbio, N., 1984, *Il futuro della democrazia*, Einaudi, Torino
- Bobbio, N., 1999, *Teoria generale della politica*, Einaudi, Torino
- Bobbio, N., Bovero, M., 1979, *Società e stato nella filosofia politica moderna*, il Saggiatore, Milano, 1979
- Bovero, M., 2000, *Contro il governo dei peggiori*, Laterza, Roma-Bari
- Dahrendorf, R., 1971, *Uscire dall'utopia*, il Mulino, Bologna (ed. or. 1967)
- Donolo, C., 2008, "Parresia: dire il vero per fare la cosa giusta", mimeo, Roma
- Donolo, C., 2011a, *Italia sperduta. La sindrome del declino e le chiavi per uscirne*, Donzelli, Roma
- Donolo, C., 2011b, *Il sogno del buon governo. Apologia del regime democratico*, et al. Edizioni, Milano (ed. or. 1992)
- Donolo, C., 2017, *Affari pubblici. Agire per la pubblica felicità*, Angeli, Milano
- Foucault, M., 2011, *Il coraggio della verità*, Feltrinelli, Milano (mimeo, 1983-84; ed. or. 2009)
- Mathis, K., Tor, A., eds, 2016, *Nudging. Possibilities, Limitations and Applications in European Law and Economics*, Springer, Switzerland
- Lasch, C., 1995, *La ribellione delle élites. Il tradimento della democrazia*, Feltrinelli, Milano (ed. or. 1995)
- Palermo, P.C., 2017, "Urbanistica del progetto urbano: ambiguità e ipocrisie", *Ecowebtown*, n.15, maggio, Roma
- Palermo, P.C., 2018, "Il futuro di un paese alla deriva", cittabenecomune@casadellacultura.it, febbraio, Milano
- Popper, K., 1975, *Miseria dello storicismo*, Feltrinelli, Milano (ed. or. 1957)
- Sunstein, C.R., 2014, *Why Nudge? The Politics of Libertarian Paternalism*, Yale University Press, New Haven
- Thaler, R.H., Sunstein C.R., 2008, *Nudge. Improving Decisions about Health, Wealth and Happiness*, Yale University Press, New Haven

Venturi, F., 1970, *Utopia e riforma nell'Illuminismo*, Storia d'Italia, Einaudi, Torino
White, M. D., 2013, *The Manipulation of Choice. Ethics and Libertarian Paternalism*, Palgrave Macmillan, New York



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Sul progetto urbano. Frammenti di un discorso amoroso

Roberta Amirante

Parole chiave:

crisi, global/local, democrazia, luogo comune

Abstract:

Per la cultura italiana, il progetto urbano non è una questione come un'altra: il ri-dimensionamento del ruolo che le discipline dell'architettura e dell'urbanistica hanno avuto nella sua "costruzione" produce qualcosa che somiglia alla crisi di un rapporto amoroso. Roland Barthes si è occupato molto del discorso che ruota intorno a questo tipo di rapporto: un discorso *comune*, ma al tempo stesso vissuto *in estrema solitudine* e che è possibile pronunciare solo per frammenti. Aderendo alla sua sollecitazione, il testo sceglie due *frammenti del discorso sul progetto urbano* e prova a inserirli in *un nuovo ciclo di vita*, considerandoli capaci di intercettare temi urgenti e di essere legittimati da soggetti interessanti.

1. Responsabilità e amore

Non c'è responsabilità senza amore, scriveva Hans Jonas (Jonas, 2002). Chissà se la frase si può ribaltare ... forse no ... ma, se si potesse, a questa affermazione ribaltata ricondurrei l'attenzione che Ecowebtown dedica alla riflessione sul progetto urbano, oggi. Non c'è amore senza responsabilità. E se la cultura disciplinare italiana vuole testimoniare il suo legame, *ancora amoroso*, con questi due termini congiunti, deve assumersi delle responsabilità.

Di fronte alla *crisi* del progetto urbano, che – in termini amorosi – forse più che una crisi è un *abbandono* (perché il progetto urbano sopravvive, ma spesso proprio *tradendo* l'architettura e l'urbanistica che l'avevano *inventato*, e che erano riusciti in alcuni luoghi e per qualche tempo a dominare quella fascinosa ma sfuggente creatura), la cultura disciplinare non deve abbandonarsi al *twiddling*, alla manipolazione stereotipata e compulsiva della sua ferita d'amore, «come il bambino

autistico che osserva le proprie dita che manipolano gli oggetti, invece di guardare gli oggetti» (Barthes, 1979). Ma fare come ha fatto Barthes. Che, parlando del discorso amoroso, (è Pier Vittorio Tondelli a sottolinearlo) si è guardato bene dallo scrivere un manuale “che vi dirà come comportarvi” o “cosa fare per togliervi dall’affanno e dall’ingombro di un abbandono”, e ha provato invece a *sostenere* quel discorso, costruendo il luogo per *affermarlo*. Senza nascondersi che quel discorso, parlato da migliaia di individui, è vissuto da ciascuno *in estrema solitudine*, e quindi non può che essere riprodotto in forma di frammenti; ma anche senza sottovalutare le potenzialità di questi frammenti, che – come nella più aggiornata delle visioni ecologiche – potrebbero essere destinati a nuovi cicli di vita.

Sollecitati dall’appassionato editoriale del suo Direttore, nelle pagine dei numeri precedenti di *Ecowebtown* dedicate al progetto urbano, i *frammenti di discorso* non appaiono come brandelli irriconoscibili ma come diffrazioni produttive del *récit* che la cultura italiana ha costruito intorno al progetto urbano. Un discorso fin dall’inizio complesso, perché l’accostamento delle due parole è sempre andato molto oltre la semplice qualificazione di un sostantivo. E infatti l’espressione “progetto urbano” ha avuto fin dall’inizio significati diversi: non solo dentro l’ampio spazio costruito dall’opposizione architettura/urbanistica, progetto *nella* città vs progetto *per la* città ma anche nell’accezione più precisa e al tempo stesso più disciplinarmente ambigua di progetto *della* città.

Un complemento di specificazione, con una funzione doppia, *oggettiva* e *soggettiva*. Per una larga parte della cultura italiana, e per un tempo abbastanza lungo, la città oltre e più che essere *oggetto* del progetto è il *soggetto* che lo produce. Il soggetto principale, se non quello esclusivo. E’ la città, e in particolare la città di pietra, che orienta, suggerisce, o addirittura prescrive il proprio progetto. Non è questione di scala, e nemmeno di livelli di intermediazione tra la domanda e la risposta: la città di pietra può accettare di essere modificata, ma secondo le proprie regole e in funzione delle proprie attese, che i progettisti sono chiamati a leggere, interpretare e tradurre nella continuità di una biografia urbana. Una biografia scritta nelle pietre, e nella loro *storia*, a cui i *momentanei* abitanti possono contribuire al più con l’aggiunta di qualche *memoria*.

Tutto bene (si fa per dire, perché i sintomi della perversione erano già evidenti in non pochi di quegli esercizi di traduzione) finché ai due termini – progetto e urbano, il sostantivo e l’aggettivo (spesso sostantivato, e che non a caso traduce la *civitas* in *urbs* e in *urbanitas*) – si poteva attribuire un senso sufficientemente stabile. Finché, cioè, il progetto era dotato di una *disciplina* e di una *legittimazione* e l’urbano di un *confine* e di una *struttura*. Queste attribuzioni mettevano a posto, *ordinavano*, da un lato il rapporto del progetto urbano con il *potere*, dall’altro la sua relazione con le *norme*, ambedue ancora capaci di essere espressione della *civitas*, o almeno di una sua maggioranza *qualificata* (spesso poco interessata a mettere questa qualificazione a servizio di quelli che non avevano voce, ma questo è un altro discorso).

Non mi diffonderò sulle ragioni e sulle forme di questa perdita di stabilità, all’origine della crisi: altri, nei numeri precedenti, le hanno esaurientemente rintracciate e commentate. Aggiungo solo che molti degli *agenti* di questa crisi coincidono, purtroppo, con i *temi* più urgenti e con i *soggetti* più attivi e interessanti della *condizione contemporanea*. E questo non è un problema da poco.

E allora, visto che mi sento parte del discorso amoroso e che ho accennato alla forma di responsabilità che questo comporta, non posso che mettere in gioco anche la mia *estrema solitudine*, affermando il valore di alcuni frammenti di discorso: quelli che mi sembrano più capaci di intercettare temi urgenti e di essere legittimati da soggetti interessanti. Insomma, quelli a cui mi sembra utile offrire un nuovo ciclo di vita.

2. Ri-dimensionare¹

*Quest'operazione
che la costringete sempre a fare
"ridimensionare"
non è come stringere un vestito
non è indolore
si taglia la pelle del cuore.
(Vivian Lamarque)*

Ridimensionare. In sé "modificare le dimensioni", non indica un'azione negativa, ... anche se quasi sempre viene usato per parlare di un'azione "in negativo": ridurre qualcosa a dimensioni più modeste. Portare qualcosa a una dimensione più piccola. Per gli architetti, come per i sarti, ridimensionare è un lavoro come un altro, più di altri praticato in tempo di crisi, legato per definizione a una logica di "cicli e ricicli".

Ridimensionare: la pratica della crisi. Tra tutte, la crisi della città sembra quella più profonda. Ma la reazione a questa crisi fa pensare alla frase con cui Daniele Del Giudice apre un suo recente racconto: «E' da quando ho saputo che sarei diventato cieco che ho cominciato ad amare la pittura» (Del Giudice, 2010). Paradossalmente, è proprio di fronte alla crisi della città che il tema della cittadinanza esplose: e alla luce di questa esplosione, il progetto urbano può perdere la sua veste fantasmatica e acquistare centralità e concretezza – *sempre di nuovo*, anche in una prospettiva post-umana – perfino rispolverando le sue dimenticate propensioni all'utopia o occupandosi invece dell'ordinario. La sua nuova bellezza nasce anche dalla consapevolezza che «lo spazio architettonico è irriducibile alla massa concreta, materica e pesante, perché comprende sia le relazioni tra le masse sia un quid ulteriore: un'eticità sui generis, cioè le condizioni alle quali gli esseri umani possono avere relazioni felici sia con le cose, circostanti e sì tantissime, sia con gli altri esseri umani» (Chiodo, 2011).

Il progetto urbano si è caricato in passato del dolce peso di una relazione con il tema delle *identità* e delle *località*. Come ri-dimensionare questo peso senza cedere al rischio di "ridurre" e di "occultare"? Ridimensionano, riducendo e occultando legami e connessioni" (Remotti, 2008), tutti coloro che puntano al riconoscimento di micro-identità culturali che raramente sfuggono alla tradizionale dimensione del "campanile"; ma riducono e occultano valori e significati anche tutti coloro che appiattiscono l'idea di una identità comune sulla logica di un'identità *unica*, in nome di una "rete" potente, spesso autorevole nelle premesse culturali ma oggettivamente autoritaria negli effetti economici e sociali: una rete che produce alcuni paesaggi e – magari involontariamente – ne occulta moltissimi altri; inducendo, per esempio, una docile umanità turistica a vivere "pacchetti" di spazio e di tempo a caccia dei *patrimoni dell'umanità* (Amirante, 2015).

Due sindromi opposte, quella *local* e quella *global*, che declinano e deformano il senso delle architetture, delle città, dei paesaggi, in profondità o in estensione. Il progetto urbano è spesso a servizio dell'una o dell'altra di queste reti.

Ma se la ricerca di un'identità dei *luoghi dell'urbano* non vuole arrendersi alle pratiche di riduzione e occultamento, «ciò di cui abbiamo bisogno sono nuovi modi di pensare, capaci di frequentare particolarità, individualità, stranezze, discontinuità. Contrasti e singolarità, in grado di reagire ... a una pluralità di appartenenze e di modi di essere» (Geertz, 1999). E allora, se «ciò di cui manchiamo sono gli accessi che sappiano ricavare, da questi modi di essere, da questa pluralità, il senso di una

unione che non è né globale né uniforme, né originaria né costante, ma nondimeno reale» (Geertz, 1999), il progetto urbano sarà in grado di rappresentare uno di questi accessi?

E poi c'è la democrazia. Molti, di questo termine hanno sottolineato la natura e la forza di *ideale*: non c'è dubbio comunque che questa parola abbia dominato la scena politica della contemporaneità (C. Crouch, 2012). L'irruzione del "comune" su questa scena ha offerto alla democrazia preziose occasioni per misurare il suo impatto sulla realtà, in termini non solo economici ma anche sociali e culturali. E poiché, come ricordava Secchi, non si può non condividere l'opinione di Carl Schmitt, secondo il quale «non esistono idee politiche senza uno *spazio* cui siano riferibili, né spazi o principi spaziali cui non corrispondano idee politiche» (Secchi, 2013), potremmo chiederci allora cosa fare perché le forme della città contemporanea contribuiscano a favorire l'avvento della democrazia, o almeno a non ostacolarne il cammino. E, forse anche in fatto di spazio, la parola "comune" può aiutarci a ipotizzare una risposta.

Democrazia è una parola complessa che mette in rete molti altri termini: non si tratta solo di "governo" e di "popolo", si tratta di libertà, di giustizia, di uguaglianza, di diritti e di doveri, di tolleranza (Colombo, 2011) e anche di rispetto per chi *non conta*, perché magari non è *umano* o non è ancora nato.

La "nuova questione urbana", di cui parla Secchi non è estranea al tema della democrazia e investe tutti quelli che si occupano di città di grandi responsabilità: invertire la tendenza alla separazione della città dei ricchi dalla città dei poveri, tenere insieme la spinta verso l'"individualizzazione" e quella verso la "cittadinanza" (Bauman, 2008): per parlare solo di due tra le tante opposizioni che consentono di leggere l'andamento di una realtà sempre più entropica. Che arriva a scuotere le fondamenta di sistemi economici che hanno polarizzato per qualche secolo le sorti del mondo. In questa condizione, il progetto urbano ha una particolare difficoltà a riconoscere e a confrontarsi con le *insorgenze*, «le potenti espressioni di identità collettiva che si oppongono alla globalizzazione e al cosmopolitismo in difesa delle specificità culturali e del diritto delle persone a esercitare il controllo sulla propria vita e sul proprio ambiente» (Castells, 2003). Anche perché è difficile percepire e identificare i progetti identitari di queste reti di cambiamento sociale, che hanno una natura sottile e decentrata: «Poiché la nostra concezione della storia ci ha abituati a battaglioni ordinati, che sventolano bandiere e agitano proclami di cambiamento sociale, ci troviamo smarriti di fronte alla sottile pervasività dei cambiamenti incrementali prodotti dai simboli elaborati attraverso reti multiformi lontane dai palazzi del potere. Ma è proprio in questi vicoli della società – siano essi reti elettroniche alternative o reti della resistenza comunitaria di base – che ho percepito gli embrioni di una nuova società, coltivata sul terreno della storia dal potere delle identità» (Castells, 2003).

Forse, se vuole tener conto di questi cambiamenti, il progetto urbano dovrà ri-dimensionarsi, potenziando la sua natura di *infrastruttura*, intesa come "base di sostegno" e non come sistema autonomo e chiuso: un'infrastruttura "teorica", capace di individuare e di abitare l'amplessimo spazio reticolare *intermedio*, disposto tra il *global* e il *local*, denso di strati e indisponibile a essere sintetizzato in un nuovo termine; e un'infrastruttura materiale, capace di *identificare* – per farli emergere – gli spazi necessari ad accogliere anche quelle *insorgenti comunità reticolari* che hanno bisogno e desiderio di abitare la città contemporanea.

3. Luoghi comuni²

*Val mica la pena agitarsi,
aspettare basta,
dal momento che tutto deve finire per passarci, nella strada.*

*Niente da dire. Ci aspetta.
Bisognerà pur scenderci nella strada, decidersi, non uno, non due, non tre di noi, ma tutti.
Stiamo lì davanti a far cerimonie e complimenti, ma capiterà.
Nelle case, niente di buono.
Quando una porta si chiude dietro un uomo,
lui comincia subito a puzzare e tutto quel che si porta dietro puzza anche.
Passa di moda sul posto, corpo e anima. Marcisce.
Se puzzano gli uomini, c'entriamo pure qualcosa. Bisognava occuparsene.
Bisognava farli uscire, espellerli, esporli.*
(L. F. Céline)

Luoghi comuni ... è difficile immaginare che questa espressione possa essere colta solo nel suo senso originario (il latino *locus communis*) senza le interferenze del suo significato metaforico, che la schiaccia sull'idea di stereotipo, presto assunto solo nella versione più negativa (comune, trito, banale, e poi anche cliché intriso di pregiudizi, conservatore e perfino reazionario ...). Se fosse solo così, quelli che si occupano di architettura non avrebbero molto da dire rispetto a quello che Céline, e poi Gaber, hanno già detto: la strada, la piazza ... non saprebbero darsi spiegazioni di alcuni cambiamenti che sono già diventati *loci communes*, come dicono i giuristi, facendo riferimento a situazioni e a fatti che sono sotto gli occhi di tutti. E soprattutto non sarebbero in grado di prefigurare niente, non sarebbero in grado né di riconoscere, né di inventare (che poi è sempre, in qualche modo, un ri-trovare) le forme dei luoghi comuni della città contemporanea. Una delle cose che tradizionalmente spettano al progetto urbano.

E allora, visto che il significato "secondo", quello negativo, di questa espressione ha preso il sopravvento, proviamo a scandagliarlo, alla ricerca di qualche via di uscita che, magari, sotto il palinsesto dei significati sovrapposti, ci consenta di intravedere di nuovo, in trasparenza, quello originario; e ci consenta di offrire al *luogo comune* lo spazio che può e deve occupare per mettere le forme della città contemporanea in tensione verso la democrazia.

Riconoscere e inventare luoghi comuni ... "meglio un giorno da leone che una gallina domani", disse Roberto Benigni ormai molti anni fa, giocando con luoghi comuni proverbiali: l'irruzione del *comico* sulla scena del *comune* propone una versione illuminante di un nuovo programma fondato sul *riconoscere* e *inventare* ... cose note, assonanze, ambiguità, straniamento, assurdo, ... tutto, di nuovo, da dimostrare: ma la tensione verso la costruzione di un modo nuovo di produrre il *luogo comune* resta lì evidente: Benigni lo faceva per farci ridere, ma quanti di noi mescolano pezzi di luoghi comuni consolidati producendo involontariamente piccoli o grandi spostamenti di senso, talvolta illuminanti?

Ma c'è altro e forse di più. I frammenti (noi architetti, potremmo dire gli "elementi") che compongono il nuovo luogo comune di Benigni sono ancora riconoscibili; e l'effetto de-costruttivo è ampiamente tenuto a bada dalla analogia sintattica.

Difficile trovare nuovi nomi per i nuovi luoghi della città. Siamo ancora fermi ai "viali" e ai "piazzi" con cui le città italiane del dopoguerra hanno provato a rinominare le loro vie e le loro piazze, segnate dall'inedito potere dei flussi infrastrutturali. Per il resto, ci muoviamo in un immenso anonimato: è difficile dare nomi agli informi terrain vagues o agli spazi indefiniti che costeggiano le grandi autostrade urbane, o ancora agli spazi smisurati di molte periferie; e anche a quelli dove gran parte del popolo metropolitano si concentra, in alcune ore del giorno e in alcuni giorni dell'anno. Ma c'è anche il problema opposto: condizionati dai luoghi comuni, continuiamo a dare gli stessi nomi a cose la cui natura è profondamente cambiata. Penso ad alcuni spazi della città "storica" (che solo a volte

coincide con quella “antica”): quella che se ne sta dentro tutte le città europee, e in molte altre delle “città del mondo”, come amava chiamarle Giancarlo De Carlo (De Carlo, 2002). Gli spazi della città storica talvolta resistono, conservando quasi intatti la loro forma e il loro senso originario, dentro la città contemporanea; ma più spesso sono stati contaminati, alterati, modificati da trasformazioni parziali, da nuovi usi, da cambi di posizione legati alla perdita della “misura” o della “dimensione” originarie. Hanno smarrito la loro unità, si sono frammentati. Oggi sembrano fatti di pezzetti di storia e di memoria: sono i luoghi dove la “contemporaneità del non contemporaneo” mostra, in piccolo, i suoi effetti concreti. Spesso, in questi spazi, l’opposizione tra brani di monumentalità – che sono conservati come documenti di un passato “qualunque” – e segni spesso violenti della modernizzazione diviene veramente estrema. E per altri versi diventa quasi impossibile classificarli, questi spazi, e persino trovare il loro perimetro, identificare il loro carattere, ridurli a una qualsiasi forma di unità: e diventa difficile anche qualificare concretamente la “domanda pubblica” che potrebbe portare a una loro riabilitazione; benché questa in apparenza sia considerata assolutamente necessaria. Chiamarli con gli stessi nomi è spesso solo un modo per nascondere la loro identità mutata.

L’interrogazione che possiamo porci è la seguente: in questi spazi così contraddittori, è ancora possibile declinare al singolare le parole della descrizione, quelle della classificazione, quelle della figurazione? E se questo non è possibile, dobbiamo rassegnarci ad abbandonarli al loro destino di materiale informità e di immateriale insignificanza? O è invece possibile praticare quello *spazio dell’opposizione* tra gli strati differenti del tempo e tra le parti frammentate dello spazio, accettando delle quote di imprecisione della classificazione, affinando lo sguardo e le tecniche di descrizione, moltiplicando gli sforzi per gestire questa inedita e reale complessità? E il progetto urbano ce la può fare ad accettare questa sfida?

Se si prova a praticare questo spazio, forse ci si può accorgere che nella città contemporanea (reticolare, stratificata, multietnica, al tempo stesso porosa ma densa di recinti, indistinguibile dal suo esterno e piena di margini, attraversata da immensi flussi e segnata da miriadi di interstizi, scomposta in mutevoli centri e periferie) i vecchi *luoghi comuni* molto spesso esplodono: ma non in mille frammenti colorati e volatili, come nella scena finale di *Zabriskie Point*, bensì in “pezzi” che, in modi diversi, restano riconoscibili, *frammenti di luoghi comuni*.

Una deflagrazione di materie e di significati identitari che potrebbe rappresentare una nuova opportunità. I luoghi comuni non sono stabili nel tempo, non è detto che siano riconosciuti da tutti, possono essere identificati da tipi diversi di comunità, come ci ricorda Wikipedia: immesso in un nuovo ciclo, il vecchio luogo comune (quello identitario sì, ma bloccato in un presente incatenato al passato; quello protettivo sì, ma esplicitamente marginato e quindi ineluttabilmente destinato alla marginalità; quello riconoscibile sì, ma il cui volto è una maschera) abitato per ora solo dai frammenti della sua antica unità, può diventare di nuovo, provvisoriamente, uno *spazio denso*, disponibile a *diventare* un nuovo luogo comune.

Nuove descrizioni, nuove classificazioni, nuove figurazioni, possono fare in modo che alla perdita della sua unitaria identità corrisponda una moltiplicazione della sua riconoscibilità. Non si tratta di partire da zero: la deflagrazione, l’ho scritto, lascia spesso frammenti riconoscibili; e, come succedeva nel paradossale assemblaggio di pezzi di luoghi comuni che abbiamo ricordato, il loro montaggio può provocare degli slittamenti o delle moltiplicazioni di senso: capaci di rappresentare gli accessi per le tante identità delle comunità reticolari che abitano la città contemporanea.

Il nuovo luogo comune a volte raccoglie l’eredità di una struttura sintattica di un passato che, come diceva Muratori, “sperimentiamo ancora”; a volte ospita elementi topograficamente decontestualizzati, ma topologicamente riconoscibili; a volte è occupato da frammenti ricomponibili

in nuove unità, a volte soltanto impregnato da un'*atmosfera* che propizia nuove attribuzioni di senso. Questi spazi, disancorati dal fermo-immagine che ne ha bloccato l'identità – ancorandola a luoghi comuni che sono diventati stereotipi – e che li ha allontanati dalla vita della città contemporanea, aspettano insomma di essere *riconosciuti e inventati*: e il sapere dell'architetto non può sottrarsi a questa responsabilità, benché evidentemente non sia più in grado di gestirla in solitudine e quindi non sia autorizzato a soffrire di gelosia. In questa logica, individuare, moltiplicandoli, i luoghi comuni della città contemporanea significa evitare sprechi: sprechi di memorie, sprechi di materie, sprechi di energie individuali e collettive.

Questa nuova "invenzione" forse non è compatibile con gli strumenti tradizionali della pianificazione urbana, ma può realizzarsi all'interno di una nuova virtuosa processualità, di cui la pratica del progetto urbano potrebbe essere il simbolo. Una processualità che richiede soprattutto la capacità di cogliere i cambiamenti in atto, di saperne individuare i caratteri determinanti, e talvolta anche di anticipare coraggiosamente le strumentazioni necessarie per gestirli: credo che anche questa sia tra le cose da fare, perché le forme della città contemporanea contribuiscano a favorire l'avvento della democrazia, o almeno a non ostacolarne il cammino.

Note

1. Per una trattazione più ampia del tema, cfr. R. Amirante (2016).
2. Per una trattazione più ampia del tema, cfr. R. Amirante (2018).

Riferimenti bibliografici

- R. Amirante (2015), *Historic Urban Landscape, un concetto in costruzione*, "Op.cit.", n. 154.
- R. Amirante (2016), *Strane bellezze*, in R. Amirante, P. Scala, C. Piscopo (a cura di), *La bellezza per il rospo*, Clean, Napoli, IT.
- R. Amirante (2018), *Luoghi comuni*, in L. Stendardo, *Forme della città contemporanea. Frammenti di visioni urbane*, Libria, Melfi, IT.
- R. Barthes, *Frammenti di un discorso amoroso*, Einaudi, Torino, IT.
- Z. Bauman (2008), *Vita liquida*, Laterza, Roma-Bari, IT.
- M. Castells (2003), *Il potere delle identità*, Università Bocconi Editore, Milano, IT.
- S. Chiodo (2011), *Estetica dell'architettura*, Carocci, Roma, IT.
- G. Colombo (2011), *Democrazia*, Bollati Boringhieri, Torino, IT.
- C. Crouch (2012), *Postdemocrazia*, Laterza, Roma-Bari, IT.
- G. De Carlo (2002), *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia, IT.
- D. Del Giudice (2010), *Nel museo di Reims*, Einaudi, Torino, IT.
- C. Geertz (1999), *Mondo globale, mondi locali*, Il Mulino, Bologna, IT.
- H. Jonas (2002), *Il principio responsabilità*, Einaudi, Torino, IT.
- F. Remotti (2008), *Contro l'identità*, Laterza, Roma-Bari, IT..
- B. Secchi (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari, IT.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Cento piccoli progetti urbani per rigenerare la città

Paolo Colarossi

Parole chiave:

crisi, global/local, democrazia, luogo comune

Sono numerose e varie le definizioni di progetto urbano.

Che, in genere, può essere definito come un progetto di rilevante impatto urbano riguardante l'assetto di un'area di dimensioni medio-grandi, localizzazione strategica nell'area urbana, forma più o meno compatta. Proprio per la sua rilevanza, il progetto può prevedere, in genere, la realizzazione di nuove connessioni infrastrutturali dell'area con l'intorno della città.

Obbiettivi del progetto urbano per l'area sono quelli di un nuovo assetto funzionale, sociale e formale, capace di far assumere all'area stessa, oggetto dell'intervento, un forte ruolo di centralità.

Ma la situazione odierna della città esistente richiede un necessario ampliamento di questa concezione di progetto urbano.

Intendo: la situazione odierna di quelle parti della città esistente costruite a partire dal secondo dopoguerra e fino ad oggi.

Che costituiscono, in Italia, almeno l'80% del totale delle aree urbanizzate.

E che, tranne rare eccezioni, con una valutazione sommaria ma fondata, sono quelle dotate di assai scarse qualità urbane.

Ma la qualità urbana è una necessità per tutti gli abitanti.

E la qualità urbana non può essere concentrata in poche aree centrali e confinata solo in quelle.

In primo luogo, infatti, non è convincente l'idea di un cuore urbano forte (per funzioni, dimensioni degli edifici, spazi pubblici, arredo urbano) e un intorno debole, degradato, senza qualità, prevalentemente dedicato alla residenza.

Né è convincente l'idea che un cuore forte possa operare indirettamente, per trascinarsi, una irrorazione di qualità urbana nelle aree urbane circostanti.

Quanto dovrebbero aspettare quegli abitanti, se mai la rigenerazione avverrà?

Un paradiso al centro, circondato da un inferno¹? E aspettare che l'inferno si trasformi a poco a poco nel paradiso?

E teniamo anche conto delle difficoltà (politiche, amministrative, finanziarie, tecniche) per la costruzione di quel grande paradiso iniziale.

Dunque, sarà necessario operare per introdurre qualità urbana anche nelle aree non interessate da progetti urbani di rilevanza urbana o extraurbana, cioè le aree prevalentemente residenziali.

E, in secondo luogo, perché mai il progetto urbano non dovrebbe essere utilizzabile anche per migliorare le qualità dell'abitare nei medi ma anche piccoli centri urbani? O nei quartieri?

Nei quali non occorrono certo interventi di grande dimensione, ma piuttosto piccoli interventi per migliorare le qualità dello spazio urbano.

Se la qualità urbana deve essere distribuita equamente nell'area della città, andrà realizzata tramite molti interventi diffusi, molti piccoli interventi diffusi.

Dunque, piuttosto che pochi progetti urbani concentrati, meglio cento piccoli progetti urbani per la rigenerazione di una città.

Occorre mettere in campo molti piccoli progetti urbani diffusi, ma che siano tra loro coerenti e interrelati per formare un quadro sistematico (una struttura per la qualità urbana), una visione complessiva per il futuro della città stessa, o di una sua parte, da proporre ai suoi abitanti.

Il che si potrebbe definire come un progetto urbano (un progetto urbano complessivo) fatto di molti piccoli progetti urbani.

Il progetto urbano, dunque, può essere concepito anche come un sistema coerente di tanti piccoli progetti².

Vanno subito poste almeno tre domande.

Possono tanti piccoli progetti produrre realmente un effetto complessivo di miglioramento della qualità urbana?

E perché piccoli progetti?

E quali temi e contenuti per i piccoli progetti?

Per rispondere alla prima domanda, occorre come prima cosa chiarire quali possono essere i principi generali da applicare nelle operazioni di rigenerazione urbana.

Provo a delinearne i contorni utilizzando sette parole chiave: paesaggio, abitare, bellezza, spazio pubblico, quartiere, campagna, nuovi strumenti³.

Le descrivo con estrema sintesi.

Paesaggio è il luogo dell'abitare. L'apprezzamento, o meno, del paesaggio (urbano) è conseguenza della percezione da parte degli abitanti delle qualità urbane di una data area della città. La qualità urbana è data anche (evidentemente non solo) da uno spazio urbano dotato di accoglienza, di urbanità e di bellezza (caratteristiche che una buona urbanistica può predisporre in quanto di sua competenza). E queste caratteristiche sono necessarie, anche se non sufficienti, per un buon abitare. Accoglienza: di uno spazio urbano per tutti, con buone qualità ambientali di aria, acque e suolo, ben dotato di vegetazione, sicuro e accessibile per i pedoni.

Urbanità: caratteristica dovuta alle dotazioni di servizi, attrezzature pubbliche e private e spazi pubblici di vari tipi.

Bellezza: parola poco frequentata dagli urbanisti, eppure qualità necessaria al buon abitare, e per questo anche parola chiave. Bellezza che sia percepita come tale dagli abitanti, ma che sia il prodotto dei principi e indirizzi di una estetica urbana fondata, appunto, sulle modalità della percezione dello spazio urbano e sulle memorie di quelle percezioni (che costruiscono le nostre mappe mentali). E poiché le modalità di base di percezione dello spazio urbano sono le medesime per tutti gli abitanti, e di conseguenza le mappe mentali hanno diversi contenuti in comune per la maggior parte degli abitanti di una data area urbana, su questi presupposti è possibile elaborare una estetica urbana da tutti condivisibile⁴.

Lo spazio pubblico è il luogo privilegiato per le percezioni delle qualità dell'abitare: si abita bene in uno spazio urbano dotato di spazi pubblici adatti alla pedonalità e dotati delle qualità di accoglienza, di urbanità e di bellezza.

Il quartiere è la dimensione urbana meglio riconoscibile dagli abitanti. Che si identificano volentieri con il quartiere in quanto ambito dell'abitare. E che meglio apprezzano le qualità di accoglienza, urbanità e bellezza se espresse in un sistema di spazi pubblici primari (in quanto dotati di quelle qualità in modo evidentemente superiore a quelle degli altri spazi pubblici del quartiere) che costituiscono, nella percezione degli abitanti, il sistema centrale del quartiere, il "centro" del quartiere. Ovvero la struttura urbana del quartiere, che può appunto essere definita come il sistema primario di spazi pubblici e attrezzature pubbliche e private del quartiere.

La campagna, e in particolare la campagna periurbana è l'ambito del quale assai poco si è occupata l'urbanistica, necessario (soprattutto la campagna periurbana) per la qualità dell'abitare per il quale, in effetti, qualcosa può fare l'urbanistica per migliorarne le condizioni, ma molto per evitare effetti di degrado e di distruzione del paesaggio rurale.

Infine, tutte queste considerazioni precedenti (le precedenti sei parole chiave) configurano idee e concezioni per una nuova urbanistica, la quale richiede anche nuovi strumenti che non siano quelli tradizionali e scarsamente capaci di tradurre le nuove idee e concezioni in concreta operatività.

Posso allora rispondere alla seconda domanda: perché piccoli progetti?

Tradotte in termini operativi, le sette parole chiave significano sostanzialmente: articolazione della città per quartieri (una visione della città fatta anche di quartieri) e individuazione e adeguamento di centri di quartiere (o di una piccola città). Che comporta individuare, adeguare e potenziare sistemi prioritari di spazi pubblici e servizi e attrezzature pubbliche e private: il sistema di spazi pubblici come "asse dorsale"⁵ della città.

Tutte operazioni che hanno come fattore centrale la creazione o adeguamento di spazi pubblici e delle dotazioni di servizi e attrezzature per il quartiere (o per una piccola città). Operazioni dunque caratterizzate dalla piccola dimensione: "progetti declinati al minuscolo"⁶. Progetti che devono essere concepiti e declinati alla scala dello spazio pubblico, sia del sistema sia delle sue componenti.

Un chiarimento: non intendo, con quanto detto sopra, proporre esclusivamente politiche urbane minimaliste. Per la qualità urbana non vanno dimenticati, nelle città di grandi e medie dimensioni, le componenti che attengono al sistema urbano complessivo: le centralità urbane (le grandi attrezzature pubbliche e private di scala urbana o extraurbana), la rete della grande mobilità, la rete dei parchi e delle aree di interesse naturalistico e ambientale di scala urbana. Componenti che

potranno essere oggetto di progetti urbani di maggiori dimensioni. Così come, sempre nelle aree urbane di grande e media dimensione, attrezzature e servizi di scala urbana possono essere localizzati, con molta attenzione, in alcuni quartieri, che potranno essere lambiti e delimitati da infrastrutture per la mobilità e da grandi parchi.

Voglio dire che una delle caratteristiche di una nuova urbanistica dovrebbe essere che la dimensione dei piccoli progetti urbani diffusi deve colloquiare con la grande dimensione della pianificazione, quando necessaria e utile, e porre a questa alcune condizioni e scelte.

Ma qui voglio rivolgere l'attenzione prevalentemente sulla piccola dimensione perché spesso ignorata o poco trattata.

Tocca ora rispondere alla terza domanda: quali temi e contenuti per i piccoli progetti urbani?

Possono essere individuabili tre principali temi progettuali:

- Articolazione della città in quartieri: anche le piccole città sono fatte di quartieri,
- Individuazione dei centri di quartiere, cioè progetto della struttura urbana del quartiere (o Piano di Quartiere),
- Progetto degli spazi pubblici componenti della struttura urbana

Per una lettura dell'articolazione dell'area urbana in quartieri occorre far ricorso a due tipi di saperi: quelli degli abitanti e quelli degli urbanisti.

Al sapere degli abitanti, prima di tutto, perché sono capaci di definire in modo certo quali sono i limiti, da loro percepiti, del quartiere. Sanno dire, cioè, quello che è o dovrebbe essere "dentro" al quartiere (rivendicazioni di appartenenza), e ciò che è "fuori" dal quartiere.

E al sapere degli urbanisti che possono incrociare l'individuazione dei limiti del quartiere, ottenuta con gli strumenti loro propri delle letture storiche e morfologiche, con le percezioni degli abitanti.

Per la lettura della struttura urbana (delle centralità di quartiere) esistente a scala di quartiere e per il progetto del suo miglioramento ai fini della qualità dell'abitare possono essere suggerite alcune semplici operazioni:

- Anzitutto, individuazione (anche con l'ausilio della partecipazione degli abitanti) dei luoghi pubblici o di uso pubblico esistenti del quartiere emergenti per valori sociali, funzionali e formali (pregi esistenti).
- Valutazione dei luoghi individuati per difetti di valori sociali, funzionali o formali.
- Individuazione di luoghi eventualmente disponibili per la costruzione di nuovi luoghi pubblici dotati di valori sociali, funzionali e formali.
- Individuazione delle connessioni tra i luoghi individuati o da costruire in modo da formare il sistema di centralità del quartiere, con analogia individuazione di pregi e difetti nelle connessioni esistenti.
- Redazione di linee guida per minimizzare i difetti, potenziare o conservare i pregi nei luoghi e connessioni esistenti, introdurre valori nei luoghi di nuova costruzione.

principi e indirizzi per il progetto della struttura e delle sue componenti, qui è possibile solo fare alcune considerazioni preliminari e di carattere generale.

Nella cultura urbana e urbanistica internazionale è in corso un recupero della consapevolezza del ruolo determinante dello spazio pubblico per le esigenze di un buon abitare.

Si registra, nei progetti e negli interventi migliori, un ritorno dello spazio pubblico come protagonista del disegno urbano. Che è anche un ritorno, pur con i necessari adattamenti richiesti dalla contemporaneità, alla città che da almeno mille anni è organizzata attorno o lungo sistemi di spazi pubblici: le piazze, i corsi, i viali, i giardini nelle loro plurime possibili declinazioni, anche con innovazioni.

Spazi pubblici dei quali dobbiamo, perciò, ricordare e riscoprire la molteplice ricchezza di tipi: piazze piazzette e slarghi per l'incontro; viali e percorsi per il passeggio; parchi e giardini per godere della natura; luoghi dotati di tracce e manufatti, anche minori, che celebrano le storie di quei luoghi e li arricchiscono di senso; luoghi dai quali si possono ammirare panorami come belvedere e spazi lungo il mare, i laghi e i fiumi; luoghi delle istituzioni, come piazze e piazzette sulle quali affacciano edifici pubblici; le piazze e le strade commerciali.

Sono queste le categorie di spazi pubblici più amati e frequentati dagli abitanti.

E perciò sono quelli che più fortemente sono incisi nelle nostre mappe mentali e che determinano la percezione della qualità dell'abitare.

E dunque sono questi i tipi di spazi pubblici da comprendere nei piccoli progetti urbani per il miglioramento delle condizioni dell'abitare e che vanno composti, secondo un progetto complessivo e coerente, in un sistema.

Per ben comporre si richiede un ritorno (un recupero), all'interno della disciplina della progettazione urbana, di un ruolo centrale per la composizione urbanistica: delle regole, cioè di grammatica e di sintassi per comporre uno spazio urbano sostenibile, organizzato da sistemi di spazi pubblici e che posseda le tre qualità fondamentali di accoglienza, di urbanità e di bellezza.

Regole e sintassi che, come detto, possiamo anche ritrovare negli impianti delle città storiche⁷.

I luoghi che sono interessati dai piccoli progetti urbani sono perciò quelli appartenenti alla struttura urbana: spazi pubblici e attrezzature e servizi pubblici e privati esistenti da adeguare e migliorare, in primo luogo. Conservando o potenziando valori estetici, funzionali o sociali o minimizzando difetti o rimuovendoli.

E, in secondo luogo, individuando le aree disponibili per la costruzione di nuovi spazi pubblici o attrezzature e servizi pubblici e privati.

Un importante ruolo nella rigenerazione della città possono svolgere i quartieri di margine, quelli che affacciano sulla campagna periurbana.

Perché nei quartieri di margine, quando non sono reperibili aree all'interno del tessuto urbano, possono essere utilizzati poco profondi nastri di aree agricole a ridosso del margine urbano stesso, per localizzare spazi pubblici, attrezzature e servizi, oltre a una quota di residenza necessaria alle compensazioni per l'acquisizione da parte del Comune delle aree pubbliche necessarie e eventualmente per la costruzione di alcuni degli spazi pubblici. Realizzando così un affaccio significativo della città sulla campagna periurbana. E proponendo, inoltre, politiche e normative che incentivino e rafforzino il ruolo produttivo delle aree agricole periurbane. Ma che ne rafforzino e valorizzino anche l'immagine negli abitanti della città. Rafforzando e valorizzando le possibilità di fruire delle qualità ambientali ed estetiche proprie delle aree agricole. Le nuove centralità di quartiere, così, anche se marginali rispetto al singolo quartiere, saranno centrali rispetto alla relazione città campagna, e saranno arricchite dai valori sociali, funzionali, e morfologici (estetici) che quelle relazioni potranno apportare.

E' evidente che per formalizzare e attuare un progetto urbano come sistema di molti piccoli progetti urbani sono necessari nuovi strumenti.

Nuovi strumenti che, in coerenza con quanto detto fino ad ora, dovranno avere caratteristiche tali da:

- Proporre uno scenario di insieme (il progetto urbano complessivo) per la rigenerazione (per il miglioramento della qualità urbana). Scenario che in genere riguarderà non tutto l'assetto di una città e del suo territorio, ma solo alcuni luoghi e alcuni temi. Luoghi e temi che saranno valutati essere strategici e prioritari per l'obiettivo della qualità urbana
- Articolare lo scenario in progetti componenti (elenco dei progetti componenti lo scenario complessivo). Che, coerentemente con quanto detto al punto che precede, sono i progetti strategici e prioritari per la qualità urbana.
- Contenere dispositivi per il controllo della qualità urbana (accoglienza, urbanità e bellezza) sia per lo scenario complessivo che per i singoli progetti componenti.
- Ammettere l'attuazione dello scenario complessivo (tendere verso l'attuazione dello scenario complessivo) mediante l'attuazione dei singoli progetti componenti a mano a mano che maturano le condizioni per l'intervento (operatori, disponibilità delle aree, risorse economiche, condivisione dell'amministrazione e degli abitanti, ecc.)

Strumenti che posseggono queste caratteristiche sono quelli del tipo Master Plan o Schemi di Assetto Urbanistico.

Che, per quanto detto sopra, dovranno contenere, come elaborati (le forme di uno Schema di Assetto) uno scenario complessivo (il progetto urbano complessivo, cioè un disegno di insieme dei diversi progetti componenti), l'articolazione (l'elenco) dei progetti componenti, le linee guida relative sia allo scenario complessivo (obiettivi generali, indirizzi generali per la qualità urbana) sia ad ogni singolo progetto componente.

Queste ultime linee guida avranno un livello di dettaglio del tipo di progetto preliminare, con indicazioni sia scritte che disegnate riguardanti regole morfologiche, disegno di suolo, funzioni, tipi edilizi, scenari esemplificativi tridimensionali.

Poiché uno Schema di Assetto Urbanistico propone uno scenario verso il quale tendere, non può e non deve assumere valenze normative, ma solo di indirizzo e guida.

Dovrebbe quindi essere concepito come un programma (disegnato) di politiche urbane e relative ipotesi di progetti per la qualità urbana di cui un'Amministrazione Comunale dovrebbe dotarsi all'inizio del suo mandato elettorale con un'adozione in Consiglio Comunale.

Dunque, uno strumento flessibile, che potrà essere variato, implementato o integrato a seconda delle necessità.

L'attuazione dello Schema di Assetto, come detto, potrà avvenire nel corso del tempo, utilizzando strumenti tradizionali (varianti di piano, piani attuativi, programmi integrati, permessi di costruire convenzionati, interventi di opere pubbliche, ecc.) in relazione al maturare delle condizioni dell'intervento.

Momento nel quale per ogni singolo progetto potrà essere redatto il progetto definitivo, seguendo le specifiche linee guida contenute nello Schema.

Linee guida che saranno anche utile strumento per gli Uffici Tecnici comunali per controllare la qualità dei progetti.

Anche introducendo normative o regolamenti che dispongano che il promotore dell'intervento, sia pubblico che privato, prima di procedere alla elaborazione di un progetto definitivo, richieda un assenso, da parte dell'Ufficio Tecnico comunale, su uno schema di progetto preliminare.

Per le loro caratteristiche di contenuti e forma gli Schemi di Assetto vanno bene, anzi sono utili se non necessari anche nei casi di progetto urbano tradizionale. Che può essere elaborato con le stesse caratteristiche di un progetto urbano articolato come sistema di diversi progetti, in questo caso quelli nei quali è possibile articolare uno scenario complessivo per un'area compatta (perimetrata).

Dunque, non un progetto urbano tradizionale che assomiglia a una sorta di piano particolareggiato, ma un progetto urbano dotato di una flessibilità sostanziale e di una migliore fattibilità.



FIG 1a – Roma. La Centralità Metropolitana della Romanina nel PRG approvato nel 2008 (l'area è quella al centro dell'immagine, con aree edificabili in viola e una viabilità di bordo semicircolare). Nei quartieri che circondano l'area sono presenti circa 80.000 abitanti.



FIG 1b – L'articolazione in quartieri dell'area urbana circostante la centralità Metropolitana della Romanina. Tramite processi di progettazione partecipata sono stati individuati, per ogni quartiere, gli interventi per la creazione di centri di quartiere (le piazze e i luoghi centrali da adeguare o da realizzare), le strade da adeguare come strade commerciali e di passeggio, o quelle necessarie per migliorare le condizioni del traffico, i percorsi ciclopeditoni che connettono tra loro i vari quartieri (convenzione Comune di Roma – Dipartimento di Architettura e Urbanistica Sapienza Università di Roma, responsabile scientifico Paolo Colarossi).

Tav. IV - Quadro di unione dei quartieri:
sintesi dei Piani Programma dei Quartieri



FIG 1c – L’articolazione in quartieri dell’area urbana circostante la centralità Metropolitana della Romanina. Tramite processi di progettazione partecipata sono stati individuati, per ogni quartiere, gli interventi per la creazione di centri di quartiere (le piazze e i luoghi centrali da adeguare o da realizzare), le strade da adeguare come strade commerciali e di passeggio, o quelle necessarie per migliorare le condizioni del traffico, i percorsi ciclopeditoni che connettono tra loro i vari quartieri (convenzione Comune di Roma – Dipartimento di Architettura e Urbanistica Sapienza Università di Roma, responsabile scientifico Paolo Colarossi).

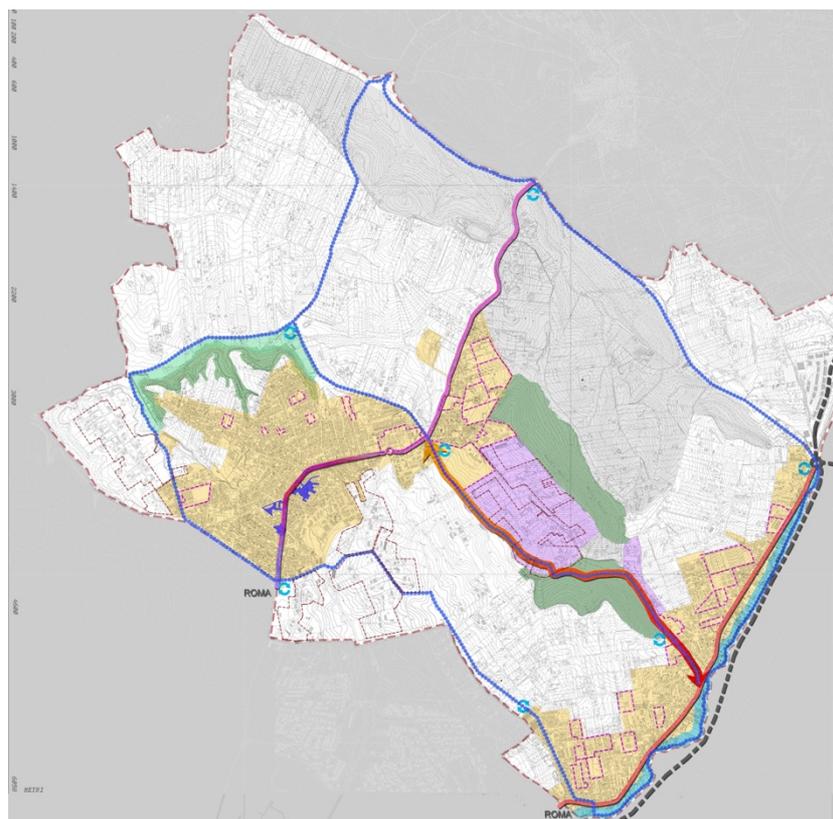


FIG 2a – Fonte Nuova (RM), 32.900 abitanti. Schema di Assetto Urbanistico complessivo. Il comune di Fonte Nuova si è formato nel 1999 dal distacco di una parte del Comune di Mentana e una del Comune di Guidonia ed è articolato in due quartieri separati e mal collegati tra loro. Il progetto urbano complessivo prevede la formazione di un’area centrale (in viola) con una fascia di servizi e attrezzature pubbliche e private lungo l’asse (in parte da realizzare) che unisce i due quartieri e densificazioni residenziali alle spalle, un adeguamento della viabilità principale e percorsi ciclopeditoni ad anello per l’accessibilità alle Riserve Naturali (in grigio) e ai parchi pubblici da realizzare (in verde). (Gruppo di lavoro INU Lazio: Paolo Colarossi (resp.), Antonio Di Pietro, Claudia Federici).

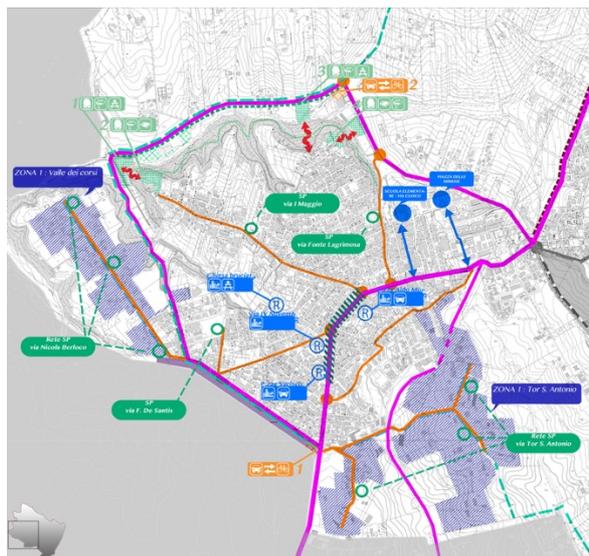


FIG. 2b – Progetto urbano per il quartiere di Tor Lupara, con individuazione dei progetti componenti e stralcio dalle linee guida.

Spazi pubblici esistenti
Interventi di riqualificazione

DESCRIZIONE:
Interventi di riqualificazione del tessuto urbano volti ad ottimizzare parti di territorio degradato e disgregato. Sono state prese in considerazione aree già individuate dal PUA come "zone soggette a qualificazioni urbane". Si tratta di porzioni di territorio centrali, prive da via Normanna e nelle aree limitrofe, di una infrastruttura aerea, ma con buone potenzialità di riqualificazione urbana.

INTERVENTI:

- Piazza Varesco (foto 16):** Interventi di riorganizzazione per la piazza Varesco attraverso la creazione di un parcheggio pubblico dotato di aree destinate alla sosta del TPL e una piazza che segni l'ingresso alla zona pedonale di via Normanna.
- Piazza Aldo Moro (foto 17):** Per la riqualificazione di Piazza Aldo Moro è prevista anche la realizzazione di un parcheggio pubblico multipiano, contemporaneamente si dovrà intervenire sulle strade adiacenti attraverso la realizzazione dei marciapiedi e dei parcheggi a raso il dove la sezione stradale lo consente, e una riorganizzazione del verde verde.
- Via IV Novembre (foto 18):** L'area è a ridosso di via Normanna e connota una serie di attività molto frequentate, per cui un disegno organico degli spazi realizzando disordina e coerenza. Gli interventi sono volti alla riorganizzazione degli spazi e della mobilità su via IV Novembre-Via Aldo Moro attraverso la creazione di marciapiedi a bordo strada, parcheggi a raso, dove la sezione stradale lo consente, e artiere verde attrezzate con accessi ben visibili.
- Chiesa Braccata (foto 19):** Interventi di miglioramento delle visibilità locali attraverso l'arredamento delle sezioni stradali di via G. Cesare e via Fontana Santa Margherita, con realizzazione di marciapiedi e marciapiedi di larghezza minima 2,00 mt e realizzazione della rete verde all'interno di queste due vie con via Sagrada Família.

Il terreno su cui giace la chiesa Braccata potrà essere oggetto di PPP? in cui sarà consentita la qualificazione della stessa con servizi annegati allo svolgimento delle funzioni religiose. Sarà consentita la costruzione di edifici in altezza e di fronte della chiesa. L'area di via Fontana Santa Margherita affaccia con rettilineo di via G. Cesare, la cui sezione stradale è molto stretta, dove si prevede la zona più densa. L'importo del contributo straordinario dovuto all'ammortamento consentirà di avere di merito nella misura del 50% dell'incremento del valore complessivo delle aree private oggetto della proposta.

Spazi pubblici esistenti
Interventi di riconversione

DESCRIZIONE:
Piazza delle Minime e la scuola elementare di via Cucco si trovano all'interno dello stesso quartiere delle fratte di Tor Lupara. Per quanto riguarda Piazza delle Minime, essa, pur essendo ben frequentata dagli abitanti della abitazione intorno, si trova in una posizione a disparte, difficilmente raggiungibile e visibile dalla viabilità principale di via Normanna. La scuola di via Cucco presenta grossi problemi di accessibilità. Il piano quindi l'intento di riconvertire questi due spazi pubblici con la viabilità nuova pubblica di via Normanna, per poter consentire ai fruitori dello scuola la possibilità di raggiungere a piedi senza pericolo, alla piazza la possibilità di aprirsi verso la via Normanna, consentendo un maggiore afflusso di persone.

INTERVENTI:

- Piazza delle Minime:** Riorganizzazione della viabilità su via Cucco e strada limitrofe e realizzazione di un percorso pedonale previsto dalla applicazione minima di 2,00 mt con appoggio di barriere perpendicolari. In continuità con questo realizzazione di una strada di collegamento tra via dei pini e via dei platani a senso unico di marcia avente le seguenti misure: 2,00 mt di percorso pedonale previsto di barriere perpendicolari e 3,5 mt di carreggiata a senso unico.
- Riorganizzazione funzionale e della viabilità:** Riorganizzazione di via Cucco (foto 20): Riorganizzazione della viabilità con strade due sensi unici su via Cucco, via Cucco Braccata e strada limitrofe al piano stradale e realizzazione di un percorso pedonale previsto su carreggiata di viale con le seguenti misure: 2,00 mt di larghezza minima dei marciapiedi di 2,00 mt, carreggiata minima 3,5 mt, parcheggio a raso larghezza minima 2,00 mt dove la strada permette la realizzazione.

Realizzazione di percorsi:
Realizzazione di percorsi pedonali e ciclopedonali di nuova concezione, in continuità con i percorsi esistenti, con la realizzazione di marciapiedi e marciapiedi di larghezza minima 2,00 mt, con la realizzazione di percorsi pedonali e ciclopedonali di nuova concezione, in continuità con i percorsi esistenti, con la realizzazione di marciapiedi e marciapiedi di larghezza minima 2,00 mt, con la realizzazione di percorsi pedonali e ciclopedonali di nuova concezione, in continuità con i percorsi esistenti, con la realizzazione di marciapiedi e marciapiedi di larghezza minima 2,00 mt.

FIG. 2c – Progetto urbano per il quartiere di Tor Lupara, con individuazione dei progetti componenti e stralcio dalle linee guida.

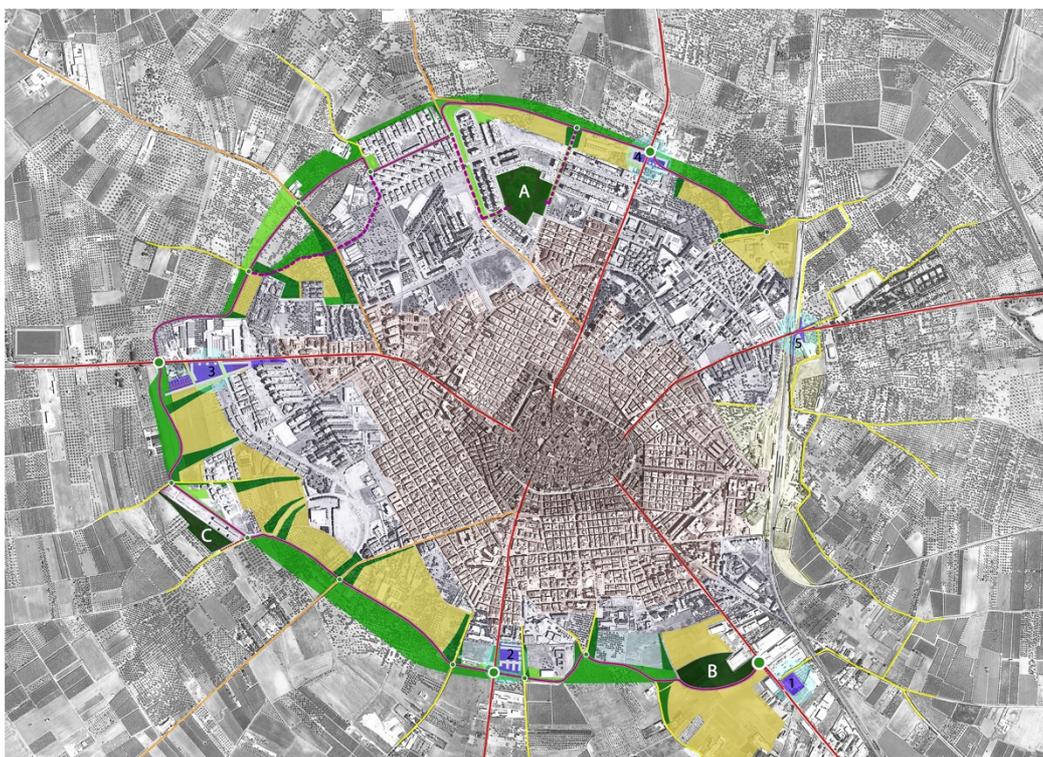
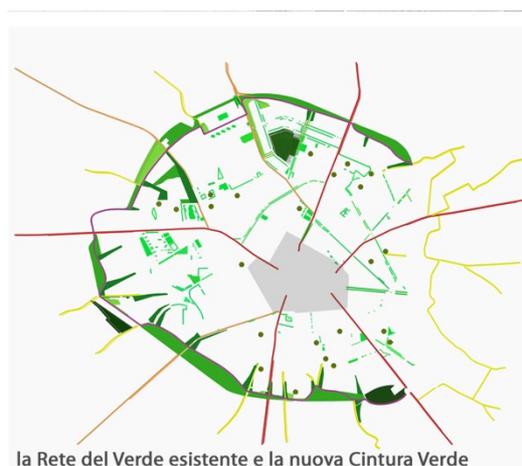


FIG 3a – San Severo (FG), 53.400 abitanti. Lo Schema di Assetto rappresenta il progetto urbano complessivo relativo alla sperimentazione progettuale del Patto Città Campagna per l’attuazione del PPTR della Puglia. Il progetto modifica alcune delle indicazioni del vigente Piano Urbanistico Generale nella fascia di margine della città.

Il progetto è articolato nelle tre componenti principali: la fascia di verde pubblico che delimita gran parte dell’area urbana e che, insieme a un viale che la percorre (Viale Campagna, la seconda componente), viene definita come Mura Verdi di San Severo e realizza un nuovo affaccio della città sulla campagna periurbana, e (terza componente) le nuove porte della città, in corrispondenza degli incroci del Viale Campagna con la viabilità storica proveniente dal Centro antico. Il progetto potrà essere attuato per parti (comparti di attuazione). (Coord. del Progetto Patto Città Campagna: Fabio Mucilli; Coord. del progetto Mura Verdi: Paolo Colarossi; gruppo di lavoro: V. Brattoli, L. De Finis, G. Di Sabato, S. Margiotta, N. Morganella, L. Pallotta, A. Scarale, G. Villani, G. Del Piccolo).



la Rete del Verde esistente e la nuova Cintura Verde

FIG 3b – Le Mura Verdi di San Severo e le strade primarie sulle quali sono previsti interventi di adeguamento per la pedonalità e di arredo urbano.



FIG 3c – Le Mura Verdi di San Severo e le strade primarie sulle quali pervisti interventi di adeguamento per la pedonalità e di arredo urbano

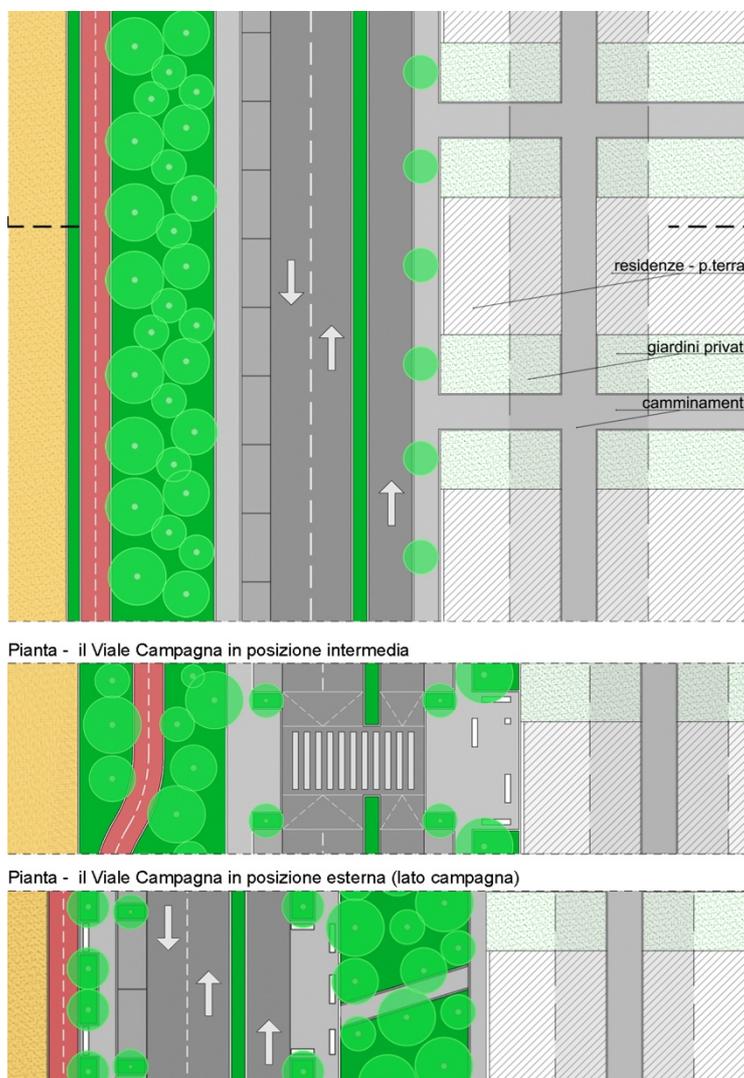


FIG. 3d – Il Viale Campagna

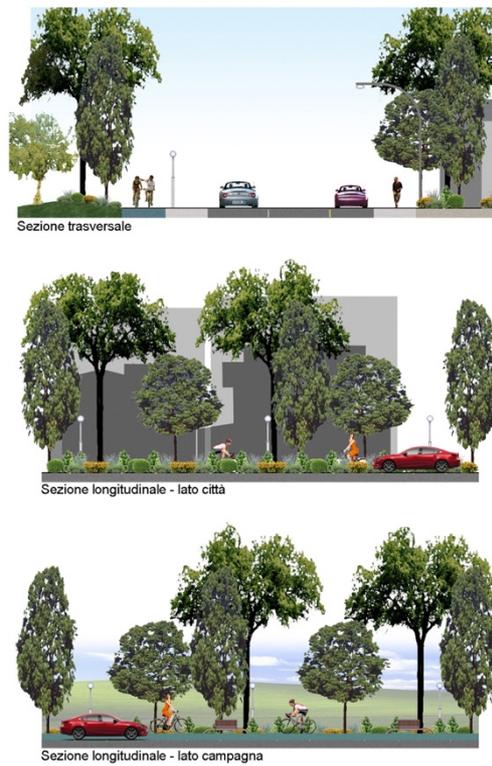


FIG. 3e – Il Viale Campagna



Fig. 3f – Le nuove porte delle Mura Verdi. Sono costituite tutte da piazze attorno alle quali sono localizzati edifici con attività commerciali o terziarie ai piani terra.

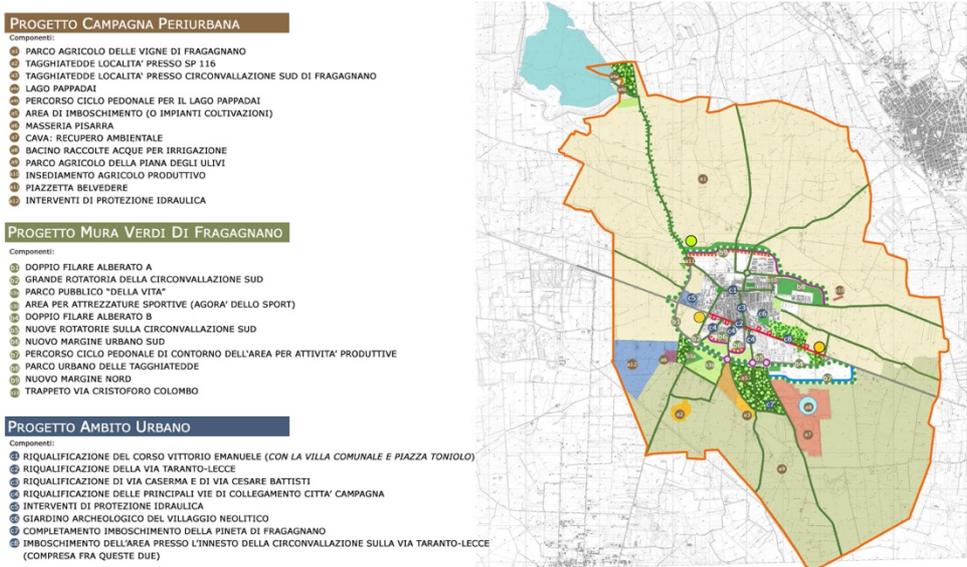


FIG 4° – Fragagnano (TA), 5.300 abitanti. – Anche in questo caso si tratta di una sperimentazione progettuale del Patto Città Campagna per l’attuazione del PPTR della Puglia. Lo Schema di Assetto Urbanistico è articolato secondo tre progetti urbani: progetto Campagna Periurbana, progetto Mura Verdi di Fragagnano, Progetto Ambito Urbano, ognuno con descrizione degli obiettivi. Per ognuno dei progetti sono individuate ed elencate le componenti progettuali, e per ognuna di queste vengono date linee guida per la redazione dei rispettivi progetti. (Progetto Studio Coffice, Roma).



FIG 4b, 4c – Il progetto Mura Verdi con l’individuazione dei progetti componenti



FIG 4b, 4c – Il progetto Mura Verdi con l'individuazione dei progetti componenti

b8) PARCO URBANO DELLE TAGHIATEDDE

STATO ATTUALE

Quest'area, collocata a ridosso del centro urbano e attorno al Cimitero, si presta a diventare un Parco Urbano di grande interesse, anche di scala extraurbana, per la presenza di numerosi scavi a mano di epoca storica per l'estrazione di pietra che formano un paesaggio di spazi formati da stanze e corridoi tra loro in gran parte comunicanti

● OBIETTIVI

Dotare la città di un parco di rilevanza urbana (ed extra-urbana) nel quale siano possibili varie attività ed eventi (secondo anche le richieste delle associazioni di Fragagnano) e che sia percepito dagli abitanti come la piazza verde di Fragagnano, come un punto di riferimento per l'incontro, le relazioni sociali ed eventi vari.

Il Parco sarà delimitato, verso la campagna da una strada di contorno alberata con doppio filare che collegherà Via dello Sport con via della Libertà

SCHEMA

● AZIONI

Acquisizione dell'area del Parco da parte del Comune tramite compensazione con indici edificatori (0,04-0,05 mq/mq, corrispondenti a circa 19-24 abitanti aggiuntivi) da realizzare nei Comparti edificatori del Margine Urbano nord (vedi Componente b9) nei quali si trovano aree della stessa proprietà dell'area del Parco

Concertazione con le associazioni per la partecipazione degli abitanti alla formulazione di linee guida per il progetto per individuare forme condivise di uso del parco.

Progetto che valorizzi gli spazi, articolati e differenziati e tra loro comunicanti (vere stanze di un grande palazzo a cielo aperto) creato dalle operazioni di cava; inserimento nel parco, approfittando della articolazione spaziale delle taghiatedde, di zone a diversa possibile utilizzazione (non solo godimento del verde, ma anche teatro, incontri, feste, eventi vari)

PUG

● ADEGUAMENTO DEL PUG

Nelle tavole del PUG, variante per l'area del Parco, dalla attuale destinazione d'uso (Contesto a prevalente funzione agricola da rafforzare) a quella di Parchi Urbani – Contesti F (rif.: art. 34/P delle NTA del PUG)

Nelle tavole del PUG: inserimento della nuova viabilità di bordo e sezione tipo.

Nelle NTA del PUG integrazione all'art. 34.2/P – Parchi Urbani di nuova formazione, con aggiunta di un comma specifico con prescrizioni per il nuovo parco pubblico (possibilità di realizzare anche piccole attrezzature per la ristorazione; possibilità di manutenzione da parte di associazioni o dai concessionari delle eventuali attrezzature).

Per le specie arboree da utilizzare nel progetto del Parco vedi Relazione Agronomica.

FIG 4d– Linee guida per il progetto componente “Parco delle Taghiatedde”, una antica cava di pietra con escavazioni di profondità media 3 o 4 m.rispetto al piano campagna che formano una serie di “stanze” tra loro comunicanti. Nel parco, che potrà svolgere il ruolo di “piazza verde” per l’intera città, saranno localizzate attrezzature e si svolgeranno eventi secondo quanto emerso dai desideri degli abitanti.



FIG 4e– Linee guida per il progetto componente “Parco delle Taghiatedde”, una antica cava di pietra con escavazioni di profondità media 3 o 4 m.rispetto al piano campagna che formano una serie di “stanze” tra loro comunicanti. Nel parco, che potrà svolgere il ruolo di “piazza verde” per l’intera città, saranno localizzate attrezzature e si svolgeranno eventi secondo quanto emerso dai desideri degli abitanti.



Parco tematco



Cava del teatro



Percorsi pedonali

FIG 4f – Linee guida per il progetto componente “Parco delle Taghiatedde”, una antica cava di pietra con escavazioni di profondità media 3 o 4 m.rispetto al piano campagna che formano una serie di “stanze” tra loro comunicanti. Nel parco, che potrà svolgere il ruolo di “piazza verde” per l’intera città, saranno localizzate attrezzature e si svolgeranno eventi secondo quanto emerso dai desideri degli abitanti.

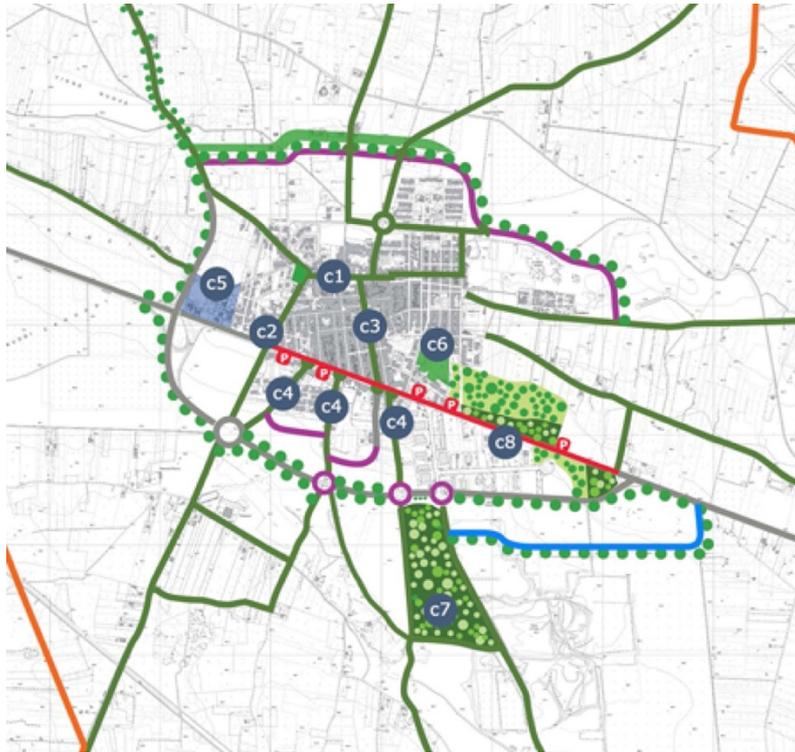


FIG 4g – Il progetto Ambito Urbano, con l'individuazione dei progetti componenti



FIG 4h – Linee guida per il progetto di trasformazione del tratto di strada regionale Taranto Lecce, che attraversa il centro urbano, in viale alberato tipo strada 30. La trasformazione è resa possibile dall'apertura di una circonvallazione a sud del centro, che potrà servire il traffico di attraversamento.



FIG 5a - Aprilia (LT), 72.850 abitanti. Il progetto urbano ha l'obiettivo di evidenziare con interventi di arredo urbano, l'anello stradale che nel progetto originario di fondazione della città costituiva il margine urbano e che ora è stato superato dalle espansioni e risulta interno al tessuto urbano. Gli interventi hanno lo scopo di rendere visibile il passaggio dal tessuto recente all'impianto stradale originale del piano di fondazione (il "centro storico" della città), il cui tessuto edilizio è stato realizzato peraltro con tipi edilizi uguali a quelli del tessuto esterno. Gli incroci tra anello e strade di ingresso al centro storico sono trasformati in piccoli luoghi attrezzati per lo stare con nuove pavimentazioni e alberature. Il progetto può essere realizzato nel tempo per parti, anche intervenendo singolarmente su ogni incrocio. (Progetto Studio Coffice)

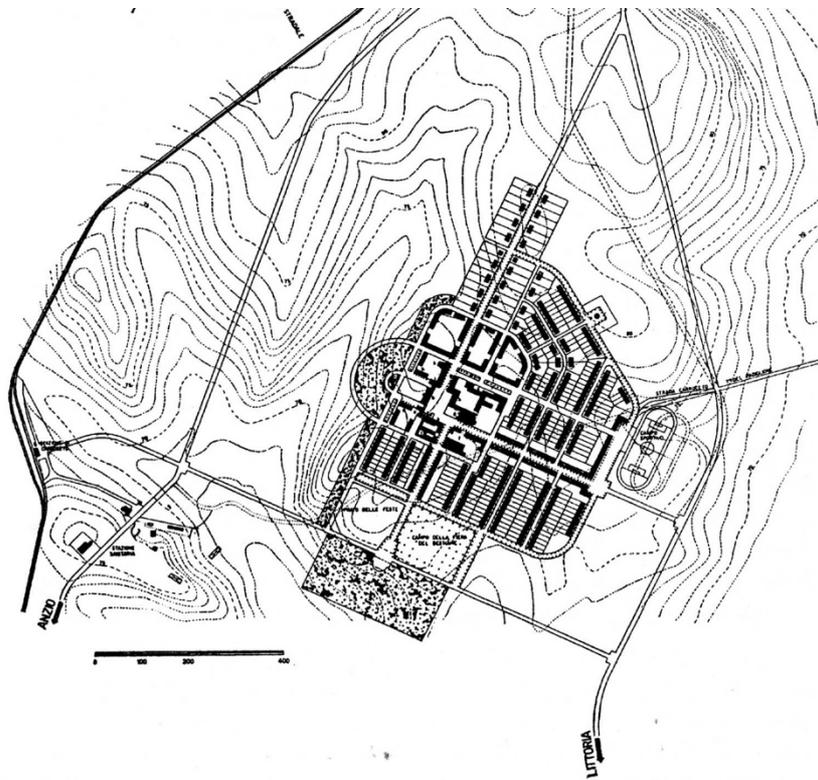


FIG 5b – Il piano di fondazione di Aprilia (progettisti archh. C. Petrucci e M. Tufaroli e ingg. F. Paolini e R. Silenzi, 1936)



FIG 5c– Uno degli incroci.



FIG 5d – Uno degli incroci.

Note

¹ Cfr. Sergio Brenna in: “Milano è diventato il paradiso del neoliberalismo urbanistico. Intervista a Sergio Brenna”, di Sergio Cararo, Contropiano, 09.05.18.

² “Si tratta di assumere ora la prospettiva più realistica dei progetti *declinati al minuscolo*, con una molteplicità disgiunta d’interventi di piccole e medie dimensioni, costruiti dal basso, piuttosto che progetti ambiziosi per grandi opere e pezzi di città promossi dal centro oppure dal capitale finanziario globale”. Alberto Clementi, “Nuove prospettive per EWT”, editoriale, n. 13/14 di EWT/Eco Web Town, pag. 2.

³ Per un approfondimento su queste parole chiave vedi P. Colarossi (2017): “Otto punti per rilanciare l’Urbanistica in Italia”. In: INDUSTRIARCHITETTURA – 27.07.2017. Rivista on line: www.industriarchitettura.it. Dove la prima parole chiave (Urbanistica per gli abitanti) è una premessa alle sette che seguono.

⁴ Per approfondimenti sulle questioni di una estetica urbana fondata sulla percezione dello spazio urbano vedi: P. COLAROSSO, *Elementi di estetica urbana*, in P. COLAROSSO, A. P. LATINI (a cura di), *La progettazione urbana*, vol II° *Metodi e materiali*, Il Sole 24ore, Milano 2008, pp. 71-430.

⁵ Carta di Malaga, 2011.

⁶ Vedi nota 2.

⁷ Per approfondire circa i contenuti di possibili principi progettuali di estetica urbana vedi: P. Colarossi, “Elementi di estetica urbana” cit.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Progetto urbano e città

Carlo Manzo

1. Per proporsi come strumento efficace, il progetto urbano dovrebbe adeguare le proprie modalità alle condizioni di discontinuità e alle molteplicità disciplinari che oggi accompagnano i processi insediativi, sia nei territori della dispersione che nelle aree urbane addensate. Se guardiamo i progetti interessati alla città a partire dagli anni Settanta, va notato un progressivo spostamento di attenzione dalla ricerca di continuità - quando il riferimento ai caratteri della città storica voleva supplire al disinteresse per l'"urbano" del post-funzionalismo - ad una progressiva disarticolazione dei sistemi compositivi, sempre più attenti al rapporto con l'intorno, con gli spazi liberi, con i paesaggi. Queste modificazioni sono leggibili anche nelle esperienze progettuali di chi scrive, se si confronta il carattere compatto e autonomo dei progetti degli anni '70 (lo Zen di Palermo, e le nuove Università di Cagliari e di Salerno), con le "aperture" dei piani per le ricostruzioni post-terremoto (Teora, Potenza) e dei progetti per i Campus universitari in aree periurbane (Chieti, Lucera). Negli ultimi anni la nostra ricerca progettuale sulle conurbazioni nelle periferie si è poi interessata ai sistemi insediativi multipolari e alla rigenerazione dei quartieri di residenza pubblica (a Caserta e a Roma)¹. Al di là delle differenze di luoghi e temi, ciò che lega queste esperienze - siano esse progetti, concorsi, convenzioni o ricerche dottorali - è la volontà di ridare un ruolo propositivo alla componente architettonica del progetto urbano, sempre più marginale. Continuo a ritenere che l'*ipotesi morfologica*, per i suoi caratteri strutturanti, risponda ad un'esigenza di forma necessaria per tracciare, e poi valutare, strategie di intervento valide per la città attuale. Di fronte alla disarticolazione degli insediamenti, ai fenomeni di pluralità e varietà, e agli intrecci multidisciplinari che accompagnano lo sviluppo della città, l'interrogativo riguarda quali condizioni servono al progetto per proporsi come una *struttura* ordinatrice di identità riconoscibili, di qualità differenziate, di misure e distanze opportune tra le parti, per farne quindi uno strumento capace di configurare le linee portanti e i nodi significativi delle trasformazioni. Un tipo di elaborazione cioè che sia sufficientemente strutturata ma anche connessa e "dialogante" con le componenti e i contesti, sia nelle aree della città diffusa che in quelle disponibili della città consolidata.

2. La vaghezza che ancora accompagna il termine *città diffusa*, nonostante i numerosi studi in cui la “sosticcatezza analitica delle descrizioni non è riuscita a tramutarsi in sapere critico e operativo”², è connaturata all’assenza di forma e di caratterizzazione architettonica, alla estesa variabilità, alla “frammentazione” della dispersione insediativa. La città diffusa, che appare come sommatoria di interventi più o meno casuali, risente delle scarse regole di edificazione e della richiesta di soluzioni alternative alle alte concentrazioni abitative dei megaquartieri realizzati negli anni ’60-’80. Non si può negare che questa condizione, sostanzialmente anti-urbana, presenti molti degli aspetti “patologici” dello sprawl a bassa densità: l’indistinta edificazione di territorio, l’esigenza di un notevole impegno di infrastrutture, la difficoltà a definire e “rappresentare” architettonicamente gli spazi pubblici e i luoghi di aggregazione e riconoscibilità collettiva. Parte della cultura architettonica, già negli anni Novanta ha disperatamente cercato aspetti positivi nella dispersione e nel caos, considerati come fenomeni ineluttabili - se non addirittura motivi ispiratori - dei nuovi paesaggi urbani. Chi ha ignorato la cronica dequalificazione degli insediamenti ha spesso coperto col velo della spontaneità le pratiche abusive (sistematicamente sanate da condoni), in nome di una presunta democrazia dell’autocostruzione. Tuttavia indirizzando diversamente il giudizio, si può riconoscere che l’attenzione al ruolo crescente degli spazi liberi e delle aree verdi, non più elementi di contorno o di semplice abbellimento (insieme ad una visione più ampia di paesaggio), ci consente di non liquidare del tutto la città diffusa, per reconsiderarne alcuni aspetti - l’inclusione del verde, e degli spazi vuoti - da assumere come base potenziale di nuove ipotesi insediative fondate su una concezione diversa della discontinuità. Ma va sottolineato che il passaggio da una “diffusione” indistinta ad una rinnovata idea di città come sistema discontinuo richiede progetti di riconfigurazione dell’insediamento, capaci di rispondere alle carenze di strutture di ampia funzionalità e di forme identitarie.

Se infatti conveniamo che tra i compiti di un progetto responsabile c’è quello di dare agli insediamenti, oltre a modelli funzionanti, anche riconoscibilità e senso di appartenenza rispetto all’abitare, non possiamo sottrarci dal reinterpretare i caratteri della dispersione a partire dalle nuove condizioni d’uso del territorio, dalle diverse esigenze aggregative e dai mutati rapporti tra residenze e luoghi del lavoro –orientate sempre più sui servizi che sulle manifattura-, per elaborare modelli alternativi che ne risolvano la cronica indeterminatezza e rispondano alla assenza di identità del territorio edificato. A ben guardare, di fronte al passaggio dalla città compatta a quella moderna che si disarticola nella campagna, all’interno dei molteplici criteri di elaborazione del progetto urbano³ possono essere schematicamente enucleate due posizioni.

- Quella che accetta la dispersione senza qualità e il caos metropolitano come condizioni di un ordine diverso, fatalmente incontrollabile e privo di forma, in cui il progetto ha forti labilità se non addirittura margini di casualità. In questo caso i valori sono prevalentemente affidati agli aspetti tecnico-economici e gestionali: accettando indeterminatezza e fluidità come condizioni distintive dell’architettura contemporanea, è difficile valutare i differenziali qualitativi dei progetti, anche rispetto ai contesti.

- Quella sostenuta da chi è interessato a ridare un ruolo centrale al progetto di architettura, che cerca nella disarticolazione delle strutture urbane sul territorio la base di un sistema discontinuo in cui l’architettura della città possa ritrovare una diversa identità delle parti e nuovi rapporti con gli elementi naturali, dove i vuoti e gli spazi liberi possono essere considerati “come figura attiva del progetto” (C.Martì 2001) e quindi leggibili e utilizzabili anch’essi in termini di partecipazione ai sistemi formali. In questa seconda ipotesi, che ci appare più convincente, le problematiche del progetto urbano tengono conto delle nuove condizioni dell’abitare disarticolate in paesaggi aperti e spesso compositi, senza però rinunciare a ricercare i principi di razionalità e chiarezza compositiva.

Intendo dire che i criteri di costruzione del territorio che si propongono di rimuovere gli effetti della dispersione indistinta devono partire da ipotesi morfologiche caratterizzate. Per evitare i rischi di posizioni estetizzanti, è bene chiarire che ci si riferisce ad una idea di forma intesa non come generatrice di immagini ma come struttura ordinatrice di figure funzionanti e allo stesso tempo espressive di valori condivisibili. Se pensiamo che alla costruzione della città possano partecipare esperienze che legate alla tradizione dello *stadt-bau* in cui l'architettura conserva un ruolo-guida, allora va sottolineato che anche alla scala urbana gli elementi del progetto (edifici, quartieri, infrastrutture, luoghi pubblici, parchi) non sono estranei ai procedimenti compositivi dell'architettura e vanno concepiti e valutati "per forme": che beninteso siano realistiche e funzionanti, riconoscibili, e provviste di senso rispetto ai contesti. Nel progetto urbano le ipotesi morfologiche caratterizzate non sono esaustive rispetto ai programmi, ma possono tracciare i capisaldi di *un'ossatura resistente* che assicuri un disegno funzionale e riconoscibile alla crescita urbana.

3. La presenza di aree verdi e di spazi liberi si riduce drasticamente - fin quasi a scomparire - nella città ottocentesca e in quella speculativa del capitalismo, per ricomparire nei piani della città moderna, con le alternative della città-giardino, dei quartieri razionalisti e della *ville radieuse*. E' possibile rintracciare una continuità di interessi per la città aperta e discontinua anche in molti progetti di città della cultura architettonica italiana del Novecento, nei quali la scomposizione dei vecchi isolati e le aperture ai grandi vuoti non hanno comportato la rinuncia ad un'idea di forma, ma ne hanno cambiato i principi compositivi. Nei piani-progetti di Albini, dei BBPR, di Bottoni, nei contributi di Giuseppe Samonà sulla "città in estensione", negli studi urbani di Rossi e Aymonino e di chi ha proseguito l'impegno nell'analisi della città⁴ si coglie come filo conduttore il riconoscere alle aree inedificate, all'inclusione del paesaggio agrario e degli elementi naturali, un *valore fondativo* per la costruzione della nuova città. A partire da questa condivisione è possibile ipotizzare che le zone di espansione urbana nella campagna vengano ricomposte in una *città discontinua*, da ridefinire globalmente come sistema attraverso dei progetti urbani in cui la discontinuità è la base non di assenza di forma, ma di una forma diversa.

Partendo da questi contributi teorici e progettuali, se oggi trasferiamo alla scala del territorio la teoria della "città per parti definite" delineata da Rossi, le aree parzialmente edificate intorno alle grandi città possono essere viste come la base di un sistema urbano discontinuo innervato nella campagna, nel quale i centri urbani minori sono paragonabili ai quartieri, le aree verdi e agricole sono i parchi o i giardini produttivi, mentre il ruolo degli edifici pubblici può essere svolto dai grandi manufatti storici, dai servizi integrati e dai poli infrastrutturali. Questo punto di vista "morfologico" ha notevoli conseguenze sull'idea del progetto urbano, anche dal punto di vista strategico e organizzativo perché punta al rafforzamento del sistema insediativo alla grande scala attraverso il recupero delle preesistenze, la valorizzazione delle differenze e la creazione di nuovi equilibri tra elementi naturali e artificiali. Nella ricerca quindi di un possibile disegno ordinatore del "territorio per parti", l'ipotesi morfologica affida un ruolo importante alla trama delle infrastrutture e alla caratterizzazione architettonica e funzionale dei *centri minori*, nella prospettiva di ottimizzare le risorse da assegnare ad ogni nucleo localizzandovi un'attività specialistica, di interesse sovra-urbano. La strategia che cerca di specificare l'offerta funzionale di ciascun centro, valorizzandone i caratteri individuali, crea le condizioni per riqualificare (e se necessario densificare) i nuclei esistenti, e evita le diseconomie che derivano dalla replica delle stesse funzioni in centri vicini. E inoltre consente di strutturare in un quadro organico la frequente ma indistinta richiesta di *mixité* funzionali, rispondendo all'esigenza di creare *nuove centralità* in aree marginali o periferiche del sistema metropolitano.

Questa linea di lavoro aveva già improntato alcune ricerche di progetto a larga scala, come quella di Agostino Renna sui centri dell'Abruzzo, quella di Bisogni per la periferia a nord di Napoli, o le diverse proposte per il Vallo di Diano⁵. In sintesi l'ipotesi è che, per diventare una "città moderna", il territorio parzialmente urbanizzato - mettendo a sistema la propria struttura discontinua - vada ripensato come un sistema policentrico definito dai nuclei distinti (esistenti o di progetto) e parti definite, e punteggiato da grandi polarità sovra-urbane. In continuità con questa ipotesi sono stati elaborati, come si vedrà più avanti, alcuni progetti per le aree di pianure della Campania.⁶

4. L'idea della città contemporanea come sistema di nuclei distinti corrisponde alle tecniche di densificazione discontinua, rilanciate nel recente dibattito sulla città occidentale⁷. Anche il fenomeno delle *shrinking cities* - la decrescita di alcune città industriali, iniziato in America con il caso di Detroit - per vie diverse, sembra giungere agli stessi esiti: se le parti dismesse diventano aree verdi, la trasformazione della città compatta va verso una maggiore distinzione delle parti. Questo processo di *discretizzazione* può essere applicato alle diverse scale dimensionali, come dimostrato da quanto avviene in molti quartieri residenziali. Infatti in molte città europee, in particolare in Olanda, Francia e Germania, si è adottata una politica di demolizioni finalizzate a ridefinire l'identità e a riqualificare le condizioni abitative dei grandi complessi abitazione pubblica. Si pensi al totale ridisegno, attraverso estese demolizioni, del quartiere Bijlmermeer ad Amsterdam, alla scomposizione in blocchi della unità lineare razionalista nello Leinefelde-Worbis in Germania, ai tagli nei grandi edifici curvilinei dei quartieri di Aillaud in Francia. Se trasferiamo questo processo alla scala più ampia, in molte aree periurbane la "discontinuità strutturata" può essere oggi un obiettivo ancora perseguibile, piuttosto che una condizione da ricercare in un futuro prossimo sperando in improbabili fenomeni di contrazione urbana. Nei territori non ancora completamente edificati -dove la città circondata dalla campagna si è trasformata in brani di campagna circondati dalla città- è possibile oggi prefigurare una struttura discontinua formata dall'alternanza tra aree urbane e rurali, a patto di arrestare il processo di edificazione indistinta. In questi casi per *impedire la saldatura* tra i centri urbani contigui è necessario compensare il diradamento delle zone libere con azioni di densificazione controllata dei nuclei edificati, ripercorrendo -con tecniche aggiornate- quei processi di stratificazione che sono sempre esistiti nella storia della città. Nella consapevolezza che, per essere realistici ed efficaci, questi processi di trasformazione urbana dovrebbero essere sostenuti da una politica fondiaria che faccia prevalere l'interesse comune⁸.

Per quanto riguarda l'aspetto teorico-metodologico bisogna evidenziare che, senza una ipotesi morfologica espressiva di un'idea di città, le normative di intervento sono destinate a restare procedure astratte, descrittive e inefficaci. Per questo motivo si resta perplessi quando, nel teorizzare i procedimenti del progetto urbano, vengono proposte azioni o condizioni quali la *permeabilità*, l'*attraversamento*, la *riammagliatura*, il *superamento del limite*, la *porosità*, l'*estetica del frammento*, enunciate come slogan di sicura efficacia per il progetto urbano⁹. Queste indicazioni, che alludono ad architetture viste come dispositivi¹⁰ "generativi" di forme e funzioni sempre variabili, non possono essere considerate valide in generale, ma tutt'al più definiscono temi da vagliare di volta in volta rispetto alla coerenza con l'idea della trasformazione urbana.

Nell'ipotesi della città-verde policentrica, è il sistema insediativo discontinuo e diversificato che ha determinato la scelta delle tecniche progettuali più idonee: nelle ricerche sulle pianure della Campania, ad esempio, per creare un'alternanza di nuclei urbanizzati e fasce verdi, i criteri di intervento si sono mossi in direzioni opposte ai dispositivi della ricucitura, del rammendo o della permeabilità, sopra evocati. Al contrario, richiamando la diffusione del tipo "a corte" e la tradizione dei grandi recinti dell'architettura rurale, in alcuni progetti sono state adottate delimitazioni dei lotti

e muri abitabili, finalizzati a definire e proteggere i cluster residenziali. Oltre che sul tema del recinto, i progetti sull'area dei comuni atellani, nell'Ager Campanus, si sono basati sulla composizione di cunei verdi e di settori di case-laboratorio¹¹ (figg. 1-2).

5. Una riflessione particolare va fatta sulla "flessibilità del sistema normativo", un punto che mette in gioco sia aspetti sostanziali che metodologici del progetto urbano. Negli ultimi anni il dibattito ha visto crescere una distinzione tra due concezioni del progetto, l'una come "processo" e l'altra come "prodotto" formalizzato, riproponendo distanze tra il punto di vista dell'architettura e quello dell'urbanistica che sembravano in gran parte superate. A ben guardare, il procedimento e l'oggetto formalizzato - pur condizionandosi reciprocamente - appartengono a due momenti diversi dell'azione progettuale. Il "processo" segue i tempi necessari alla formazione delle decisioni, alle scelte politiche e strategiche, alla messa a punto della domanda e delle contrattazioni tra le componenti sociali. Il prodotto "formalizzato" corrisponde al momento in cui l'architetto, acquisiti i dati della domanda e i contributi disciplinari specialistici, configura la risposta più avanzata possibile rispetto ai fabbisogni. Da una parte i modi del processo influenzeranno le scelte e i temi urbani, dall'altra la finitezza della soluzione è l'atto ultimo, (necessario seppure mai definitivo) del processo stesso: consentirà di verificare le scelte iniziali, di valutare la sua adeguatezza, e se occorre, di comparare soluzioni differenti. Sono cioè due ambiti solo in parte sovrapponibili, ciascuno con una propria specifica strumentazione. Per stabilire relazioni virtuose, bisogna tener in conto gli obiettivi delle diverse fasi all'interno di un programma complesso: il procedimento che accompagna le scelte consente di verificarne la realizzabilità; la definizione formale conclusiva consente di verificare il funzionamento, le possibilità d'uso e il livello di gradimento delle istituzioni e degli abitanti. E' bene lasciare a ruoli diversi dal nostro, al pianificatore, al city-manager, all'artista creatore di dispositivi, la convinzione che la flessibilità delle proposte siano garantite dall'indeterminatezza della soluzione; analogamente a quanto avviene nel progetto architettonico, infatti, nel progetto urbano è la razionalità del sistema formale che consente la massima possibilità d'uso, e perfino le politiche dell'effimero si esprimono al massimo grado nelle architetture compiute, possibilmente belle se pensiamo alle estati romane di Nicolini, che disegnano la scena fissa degli eventi urbani.

L'aspirazione all'efficienza e alla bellezza non può essere raggiunta o verificata senza una precisa e responsabile definizione formale. La finitezza della scelta morfologica (insieme alla sua qualità misurabile) è ancor più necessaria se si pensa che l'architettura è destinata a durare nel tempo, e ciò è particolarmente vero in Italia dove il ciclo medio di vita degli edifici è abbastanza lungo. Le posizioni che amano vedere il progetto come un "generatore di processi", inseguendo la logica mutevole dei "dispositivi" e subendo le oscillazioni della committenza e delle componenti tecnico-specialistiche, portano fatalmente all'indifferenza per i caratteri e le qualità delle architetture, che sempre più spesso vengono considerate marginali e ininfluenti.

Se si ritiene ancora importante che la società civile e le sue componenti si assicurino le basi di una struttura insediativa adeguata, efficace e riconoscibile, il progetto urbano deve utilizzare entrambi gli ambiti del processo e del prodotto, operando per precisioni e differenze variabili sul territorio, sapendo che alcuni elementi possono persistere nel tempo ed altri si modificheranno o avranno sviluppi imprevedibili. Com'è noto, una metodologia di intervento "dinamica" è maturata da tempo grazie al superamento della sequenzialità dei livelli di pianificazione, per cui la cultura del progetto urbano può operare con variazioni di scale e di temi a seconda degli obiettivi. Per essere realistica ed efficace, una strategia del progetto urbano adatto ai caratteri nella città discontinua può definire i diversi livelli di approfondimento dell'intervento a seconda degli obiettivi: richiede la *precisione architettonica* nei luoghi significativi, nei quali il controllo della qualità formale, serve per tracciare

i punti fissi della “struttura” del progetto; si limita invece al *procedimento* e agli *aspetti normativi*, con indicazioni meno formalizzate, nelle zone destinate a trasformazioni rapide¹². Tra i primi ci sono i progetti dei poli emergenti, gli spazi pubblici e rappresentativi, i monumenti e le aree archeologiche, i paesaggi “sensibili”, gli innesti nei centri storici consolidati. Le seconde riguardano le aree intermedie e quelle di importanza marginale, le zone produttive e commerciali, gli spazi aperti per lo sport e il benessere, insomma quelle che in genere richiedono continue modificazioni.

6. Nella dualità qui tratteggiata il sistema degli spazi pubblici e delle strade ha sempre avuto una grande rilevanza nel disegno della città, e talvolta ha assunto una autonoma evidenza architettonica, sottolineando le linee portanti dell’ossatura urbana (dal sistema di porticati delle città ellenistiche, ai crescent di J. Nash a Bath e a Londra, alle “ordonnance” della città sette-ottocentesca). Ma gli aspetti più interessanti per il progetto urbano sono rintracciabili nelle esperienze moderne che hanno risolto i rapporti tra centralità, gerarchie e molteplicità di condizioni d’uso utilizzando sapientemente le tensioni funzionali e compositive tra l’alta formalizzazione dei poli e dei luoghi collettivi, il disegno delle spine infrastrutturali, e le regole più o meno definite dei tessuti residenziali. Queste tensioni sono leggibili, in diversi progetti urbani: negli edifici alti che spiccano tra le case a patio della città orizzontale di Hilberseimer, nel contrasto tra il nucleo civile e gli appoderamenti delle case rurali nelle fondazioni urbane nelle bonifiche del Ventennio nel Lazio e in Puglia¹³, in alcuni progetti urbani della ricostruzione postbellica italiana. In tempi più recenti, criteri compostivi simili sono leggibili nel rapporto tra precisione dell’impianto e variazioni delle regole residenziali, ad esempio nel quartiere Malagueyra di A. Siza; o nei diversi pesi normativi nell’insediamento post-sisma di Monteruscello di A. Renna, dove al disegno rigoroso del centro acropolico si affiancano indicazioni tipologiche molto caratterizzate nei blocchi residenziali a corte, e meno definite nei tipi delle case a villa e negli isolati produttivi in pianura.

La logica della condensazione e rarefazione di valori, anche architettonici, è stata sperimentata nella unità di ricerca PRIN 2009-10, che si è proposta di trasformare gli insediamenti della piana del Sarno in una città-verde discontinua. Come strategia di intervento abbiamo proposto un sistema di direttrici lineari e nodi significativi su cui si concentrare i valori -formali e di uso- emergenti, rispetto alle zone secondarie dal “disegno debole”¹⁴. La direttrice longitudinale lungo il fiume è risolta da un sistema di attrezzature a scala sovracomunale, a basso impatto volumetrico (compatibili con la natura del parco agro-fluviale) destinati a diventare i luoghi collettivi “primari” incubatori delle vocazioni espresse dai nuclei urbani preesistenti (archeologiche, agricole, turistiche ecc.). Le direttrici trasversali, per migliorare le relazioni funzionali e visive tra i due versanti, sono formate da *pendoli infrastrutturali* ortogonali al fiume, i cui terminali sono costituiti da unità residenziali-produttive a sud e i poli attrezzati sul fiume a nord. Riassegnando un ruolo ai tracciati storici centuriali, ai canali e alle fasce di controllo delle possibili esondazioni, le polarità contrapposte collegate a queste reti infrastrutturali-paesaggistiche creano nuove attività connesse ai nuclei urbani e produttivi esistenti. Nei *cluster* residenziali (creati come piani di zona o parti da risanare nei comuni di Pompei e Scafati) le aggregazioni di case-serra produttive offrono un’alternativa ai tipi obsoleti della casa a blocco isolata, della casa a schiera o del condominio (figg. 3-8). Tra le nuove polarità lungo il fiume è stato elaborato, di concerto con l’amministrazione comunale, un progetto di recupero e ristrutturazione del grande recinto del polverificio borbonico, da destinare a strutture per la ricerca agroalimentare e ad attività culturali e della formazione (figg. 9-12)

Per concludere, posso¹⁵ solo qui accennare di passaggio che i problemi del rapporto tra la forma delle parti edificate e il disegno dei vuoti non riguardano solo il disegno di suolo nei territori ma le

diverse scale dimensionali degli insediamenti: la strategia morfologicamente controllata della discontinuità, infatti, può coinvolgere anche la città compatta, in special modo se ipotizziamo che le aree dismesse vengano risolte come campi distanziatori e luoghi da conquistare ad attrezzature di uso collettivo. Analogamente, le logiche del progetto investono il sistema delle connessioni e delle funzioni nella struttura stessa dell'edificio, quand'esso viene concepito alla scala urbana. Dalle unità d'abitazione corbusieriane ai percorsi-ponte di attrezzature collettive inseriti in quota da Steven Hall nel complesso residenziale Linken Hybrid a Pechino, le scelte morfologiche, oltre a delineare la forma degli elementi strutturanti, possono intervenire in maniera significativa sulle gerarchie dello spazio e sulle nuove possibilità d'uso dell'abitare.

Note

-
- ¹ Concorso Zen di Palermo, 1970, (Casabella n. 364, 1972); Concorso per la nuova università di Cagliari, 1972 (Controspazio n. 3, 1973, con L. Piscioti, D. Rabitti e U. Siola), e per l'Università di Salerno (1974); i piani di ricostruzione post-terremoto di Teora, con G. Grassi, A. Renna, A. Fratianni, E. Guazzoni, V. Pezza (su Lotus n. 36, 1983) e di Bucaletto a Potenza, 1994 (Università- Progetto-Territorio, Torino 1998); progetti per il Campus universitario di Chieti (1986-2000, (Skirà 2014) con G. Barbieri, A. Del Bo, R. Mennella. Le ricerche PRIN e SUN sulla pianura campana (2004-2012) sono richiamate più avanti. Cfr. anche i progetti di la rigenerazione dei quartieri Vanvitelli a Caserta, Tor Bella Monaca a Roma, e di via Napoli a Maddaloni (Ce).
- ² A. De Rossi, "L'architettura della grande scala" in *Grande scala. Architettura, politica, forma* a cura di A. de Rossi, ed. List, Barcelona 2009, pg 14.
- ³ Un quadro delle posizioni sul progetto urbano è in C. Gasparrini: "Prime visioni- attraverso le scale dei piani e dei progetti" ed. Clean, Napoli 2002, pagg. 28 e segg.
- ⁴ A. Rossi: Introduzione all'edizione portoghese de "L'architettura della città" in *Scritti scelti*, a cura di R. Bonicalzi, Clup 1975; cfr. i saggi di A. Rossi e C. Aymonino in AA.VV. *La città di Padova*, Officina Roma 1972; G. Samonà, *La città in estensione*, Palermo 1975.
- ⁵ A. Renna, "Le illusioni e i cristalli", Clear Roma, 1980; S. Bisogni, *Il continuo collinare tra la città e l'entroterra*, in S. Bisogni, G. Polesello, *Periferie*, ed. Clean, Napoli 1994. Per riscattare i problemi irrisolti di cinque centri della periferia napoletana (Calvizzano, Giugliano, Marano, Mugnano, Villaricca), Bisogni alterna concentrazioni e rarefazioni, risolvendo le espansioni residenziali in grandi isolati con tipologie miste, sulle misure della trama centuriate. Per il Vallo di Diano vedi anche le diverse ipotesi insediative di P. Portoghesi, F. Rispoli, M. Borrelli.
- ⁶ Il territorio dell'Ager Campanus, inteso come una potenziale metropoli discontinua e multipolare, sta in C.A. Manzo: *Recinti metropolitani-La costruzione della pianura campana*, Kappa, Roma 2012.
- ⁷ cfr. gli scritti di J. Corner, D. Kelbaugh, M. Sorkin, su densità e periferie, in Lotus n.117, 2003
- ⁸ Sulla saldatura dei nuclei urbani e sulla densificazione cfr. C.A. Manzo: *Recinti metropolitani* op. cit. Per la densificazione controllata degli spazi liberi nella rigenerazione di alcuni quartieri italiani di residenza pubblica, cfr. C.A. Manzo. "I criteri di riqualificazione del quartiere Ina casa L. Vanvitelli a Caserta" in AA.VV., *Il secondo progetto*, a cura di B. Todaro e F. De Matteis, Prospettive, Roma 2012
- ⁹ cfr. "Modi e strategie di intervento", punto n. 3 del Documento INU-Dipartimento DICEA dell'Università di Ancona, 2015, a cura di M. Piazzini, M. Morandi, F. Pugnali. (punto n. 1: La forma della città. punto n. 2: Aspetti delle trasformazioni recenti).
- ¹⁰ cfr. P. Barbieri, "Geocittà", ed. Listlab 2015, pag 84
- ¹¹ "Il recinto metropolitano si configura come un'idea *ascalare* costitutiva per il progetto della città nel territorio. Il ribaltamento di parti edificate e aree agricole pone nuove condizioni del rapporto tra figura e sfondo: così lo spazio interno tra i recinti edificati, da area di risulta può diventare spazio attivo e strutturante del progetto", in C.A. Manzo: *Recinti metropolitani- op. cit.* Cfr. anche S. Boeri, F. Iodice, "La città eccentrica", pag. 13. La proposta di un sistema *agro-urbano* di pendoli trasversali e cluster produttivi sul fiume Sarno è in C. A. Manzo: "Ipotesi *Agroubane - La città in estensione nella valle del Sarno*", Gangemi, Roma 2014; la proposta di luoghi collettivi per la piana è in R. Lucci "Infrastrutture geografiche e strutture urbano-rurali" in *Natura e ragione*, CLEAN Napoli 2016.
- ¹² M. de Solà Morales, "Progettare città" in Lotus Quaderni 1999 p.63.

¹³ Vedi le città di fondazione della bonifica nella pianura pontina e i nuovi borghi (Segezia, Incoronata) nel tavoliere in Puglia; in R. Mariani *"Fascismo e città nuove"*, Milano 1976; l'opera di C. Petrucci in G. Cioffi: *"Architettura e paesaggi agrari"*, Aracne 2017.

¹⁴ C.A. Manzo (a cura di): *"Sistemi Agrourbani-La città in estensione nella piana del Sarno"*, Gangemi, Roma 2014; raccoglie i risultati della unità SUN-Napoli 2, responsabile C. A. Manzo con M. Borrelli, E. Carreri, F. Costanzo, R. Lucci, E. Pitzalis, M. Rendina, A. Santacroce; ricerca svolta nel Prin 2009 "Dalla campagna urbanizzata alla città in estensione", coordinatore nazionale Luigi Ramazzotti (Roma Tor Vergata). I responsabili delle altre unità locali sono: Antonino Margagliotta, (Palermo 2), Francesco Rispoli (Napoli Federico II), Andrea Sciascia (Palermo 1), Giuseppe Strappa (Roma Sapienza). Il volume finale collettivo *"La città in estensione"*, Gangemi 2017, è stato curato da Antonella Falzetti.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Città, spazio e tempo. Traiettorie del progetto

Anna Laura Palazzo

I temi dell'agenda urbana

In ogni epoca i traguardi di modernità sono stati condensati dalle città: città come avamposti del vivere associato e sedi di elezione per l'affermazione del requisito essenziale della libertà nel legame sociale. Dalla rivoluzione francese in poi, la concezione universalistica dei diritti si è estesa dalla dimensione urbana – *citadinité* – a quella dello Stato nazione – *citoyenneté* - con riformulazioni continue dei sistemi di garanzie e delle soglie di prestazioni erogate alla intera popolazione.

Le città hanno tuttavia proseguito a coltivare i valori della convivenza: il patrimonio comune di tradizioni e virtù civiche inscritto nella *civilisation* insieme alle prerogative della *politesse*, l'appropriatezza del contegno individuale.

E' tuttora così? In cosa la città di oggi è ancora debitrice alla città di ieri? Come ascrivere comunque al dominio urbano situazioni estremamente differenziate di cui solo una esigua minoranza risponde a una qualche "idea di città"?

Ad essere in questione sono gli stessi fondamenti dello stare insieme: non soltanto nelle conurbazioni formali e informali dei paesi emergenti la cui attrazione fatale risulta legata al riscatto da condizioni di miseria assoluta, ma anche nelle città del vecchio mondo, messe a dura prova da processi che modificano gli statuti della cittadinanza, e, con essi, gli elementi di rappresentatività delle categorie tradizionali dell'urbano, il lessico e le forme dello spazio comune.

Le agende urbane sono incalzate da emergenze sempre nuove: ieri gli elevati tassi di crescita che avrebbero mobilitato expertise maturate sul campo da professionisti della tecnica e dell'amministrazione, oggi i rischi globali, come il cambiamento climatico e i nuovi flussi migratori, che oltrepassano le tradizionali categorie interpretative di classe o di confini nazionali e producono nuove diseguaglianze. Questa metamorfosi del mondo non si verifica in un orizzonte di significato stabile, sovverte le certezze e costanti antropologiche del vivere comune e sfida la sfera della politica e della democrazia (Beck, 2017).

L'emersione del paradigma delle Città-mondo, centri di controllo del capitale globale, è forse la più significativa espressione della destrutturazione delle relazioni gerarchiche tipiche degli Stati nazione

e delle loro filiere decisionali. Pertanto, soltanto nelle alleanze tra città risiede una possibile definizione di quadri di senso condivisi e modi di intervenire per le scelte di fondo e per quelle legate al quotidiano. Nel metodo, come dimostra il *Patto di Amsterdam per l'agenda urbana europea* siglato nel 2016, la collaborazione *tra città* appare efficace per sperimentare, costruire e implementare *nuove architetture multi-situate di decisione* in tema di pianificazione, adattamento e mitigazione degli impatti climatici e ambientali (Battaglini, 2017). Mentre la collaborazione *nelle città*, con autentiche esperienze di cittadinanza attiva con gli amministratori, gli Stati membri, le istituzioni dell'UE e i portatori d'interesse, consente di prendere decisioni collettivamente vincolanti sulle tematiche della sostenibilità e resilienza che potrebbero essere incorporate nel diritto internazionale.

Se la vera forza della città è la forza della reciprocità, quella che sconfigge l'estraniamento e il rancore (Sennett, 2012), le città, in quanto soggetti di diritto attivo, sono potenzialmente in grado di promuovere progetti di legislazione combinata rafforzati dalle reti di partecipazione civica portatrici di argomenti stringenti in materia di diritti e di giustizia in grado di forzare un contesto normativo attualmente ristretto nella cornice della riproduzione dell'ordine sociale e politico.

Il discorso sociologico storicamente incentrato sulla nozione di società ricorre con sempre maggior frequenza al termine denso ed emblematico di comunità, a sancire il passaggio da quella che Max Weber definiva una razionalità rispetto allo scopo tipica della città del moderno e dei suoi codici figurativi dove "l'ordine dei discorsi costruiva le relazioni sociali" (Ilardi, 2017) a una razionalità incentrata sul valore. Di fatto, le "comunità di rischio" di cui parla Ulrich Beck sono sensibili al consumo di suolo e alla riproducibilità delle risorse ambientali, al contenimento dei suoli urbanizzati, alle misure di adattamento e mitigazione climatica che costituiscono i temi più innovativi e rilevanti delle agende progettuali.

"Comunità" rinvia, nella città occidentale, al connotato profondo dei valori civici praticati sulla scena urbana, ma anche agli elementi di un'identità materiale e figurativa continuamente rimaneggiata. Non è dato sapere se le inquietudini globalizzate avranno la capacità di rimettere in gioco a livello locale nella dialettica permanenza-mutamento quei beni, valori e immaginari dell'urbano offuscati o musealizzati dalla modernità: se, in altri termini, nell'associazione problematica tra "patrimonio" e "sostenibilità", quest'ultima riuscirà a orientare in maniera sistematica le politiche e gli strumenti di tutela, e, simmetricamente, se una interpretazione del senso, oltre alle questioni di forma e materia, sarà in grado di reimmettere la memoria nel ciclo di vita della città.

I tempi del progetto urbano

Tra Otto e Novecento le società urbane si sono espresse attraverso il controllo dello spazio e dei suoi usi "nel dominio del tempo". La dimensione della durata era affidata alle previsioni disegnate dei piani regolatori cui spettava il compito di uno sviluppo organico e ordinato mediante un'associazione senza residuo tra forme e funzioni urbane.

Le condizioni attuali di accelerazione dei processi e di imprevedibilità dei bisogni impongono di ripensare il tempo stesso "nel dominio dello spazio", tematizzando la compresenza e simultaneità tra differenti razionalità e ragioni - abitare, produrre, circolare, impiegare il tempo libero -, governando le interferenze e negoziando i possibili registri di convivenza.

Tra le strumentazioni per il governo del cambiamento, il campo di azioni che si associa comunemente alla locuzione "progetto urbano" nelle città del mondo esprime la supremazia della dimensione dello spazio - uno spazio che è estensione solcata da flussi - su quella del tempo. Ciò accade nelle economie emergenti dove l'affermazione del fenomeno urbano non trova riscontro nello spessore dei

luoghi e in una tradizione locale di codici linguistici (Clementi, 2017), ma anche nelle trame della città europea, dove la transizione dal moderno al contemporaneo lascia emergere sintassi figurative inedite. Peraltro, la città continua a reclamare tempo oltre che spazio, e con esso le diverse temporalità che si esprimono sotto forma di eventi o di eventi mancati. Se la durata viene evocata in ogni progetto di città e di territorio, in Francia la *démarche prospective* è ciò che ha sostituito sia la profezia che la previsione come “formidabile strumento di pedagogia politica”: essa *non predice il futuro ma aiuta a costruirlo*, attraverso la formulazione di una serie di ipotesi da istruire e valutare nel dibattito collettivo, facilitando la dinamica tra attori e aprendo a prospettive insospettate (de Jouvenel, 1999).

Che ruolo hanno all'interno del progetto urbano queste modalità di interrogazione del futuro ancora figlie dell'Illuminismo pur mitigate dalla insorgenza di una sorta di “patto di cittadinanza”? Con riferimento alle nostre latitudini, l'approdo naturale del discorso sul futuro della città sembrerebbe ancora costituito da un insieme organico di politiche piani e programmi in grado di articolare e far dialogare su ambiti territoriali definiti specifici obiettivi di natura strategica e sistemi di regole conformative e performative. Parafrasando un saggio di Jean François Lyotard (Lyotard, 1990), la *legge*, la *forma*, l'*evento*, veicolano intenzioni progettuali incardinate sulle varie temporalità dell'azione. La *legge* risponde alla possibilità di operare attraverso un criterio normativo dello spazio e dei suoi usi. Essa formula una ipotesi nel tempo lungo, la mette alla prova mediante scenari alternativi e predispose le condizioni che la rendono possibile. Con riferimento al caso italiano, il criterio normativo attiene (anche, forse soprattutto) alle questioni di tutela: l'allineamento progressivo operato tra *permanenze e invarianti strutturali*, che è un portato della pianificazione di area vasta, ha indotto a ragionare su livelli di trasformabilità compatibili con il mantenimento dei caratteri e valori riconosciuti. La *forma* indica la possibilità di agire nel tempo medio – l'orizzonte di uno o due mandati amministrativi - attraverso gli strumenti del progetto urbano vero e proprio. Una condizione operativa di particolare interesse propria dei contesti ricchi di storia e di sovrascritture si costruisce a partire da materiali spuri, a ridosso di spazi o di funzionalità irrisolte nella città. Qui si gioca la maggiore discrezionalità, ma anche il senso di responsabilità connesso all'ideazione dei temi di risignificazione e della messa in valore: riuso degli spazi aperti di relazione e di sosta, di margine e di connessione, organizzazione e localizzazione delle attività produttive, di distribuzione e servizio, per cui non sempre è necessario l'intervento sulle forme fisiche che pur trasformano la città. Ma anche la restituzione alla fruibilità collettiva di carceri, caserme, zone archeologiche, insediamenti produttivi dismessi, e infine forme di allestimento degli spazi dell'attesa destinati nel tempo lungo ad altri usi, con finalità che vanno dal tempo libero allo sport alle attività di servizio alla cittadinanza al welfare verde sempre più diffuso in città.

Questi percorsi di rinnovamento non lavorano esclusivamente sul corredo genetico esistente, sulle riscritture e riconessioni di fatti e materiali urbani, ma nel mostrare una incrinatura nel senso della storia investono una riflessione complessiva sulle nuove forme città nell'era della metamorfosi del mondo. Le regole di assetto, così come alcune funzioni, non sono necessariamente contenute nelle forme date, e la costruzione del problema è di pertinenza delle politiche urbane. Le pratiche di rigenerazione della città esistente, tra cui il progetto urbano, prendono forma in risposta a una domanda sociale che è circostanziata nello spazio e nel tempo. E' in causa una capacità di risposta e di cambiamento entro percorsi non standardizzati di apprendimento collettivo che implicano la piena valorizzazione del confronto tra saperi analitici e saperi progettuali, dove la progettualità non investe soltanto la forma, ma anche i procedimenti e le decisioni che sono a monte del disegno delle forme,

e le modalità di realizzazione, che sono a valle.

Infine, l'*evento* interviene regolando l'uso del tempo (dei tempi) nello spazio, colonizzando reversibilmente alcuni spazi per esplorarne le potenzialità in un'ottica di sviluppo futuro con il contributo ritenuto sempre più essenziale di forme di arte civica o arte urbana.

Conclusioni

Con la crisi dei paradigmi predittivi, il governo delle città oscilla tra tentazioni di ripiegamento su una idea di forma urbana che sappia contenere e indirizzare le diverse "forme dell'urbano" e prospettive sganciate dalla tradizione ma non ancora approdate a modi di agire pienamente convincenti.

Nelle esperienze internazionali di successo, la rigenerazione urbana si è tendenzialmente affermata attraverso politiche complesse che coniugano "certezza" (le regole connesse all'assegnazione di usi e diritti) e "flessibilità" (connaturata a un disegno strategico piuttosto che a un *land use plan*), superando l'impasse di una pianificazione di tipo tradizionale dove le preoccupazioni di conformità formale risultano preminenti rispetto alle prestazioni sostanziali ricercate (Mazza, 1998).

Anche in Italia, pur nella diversità degli scenari trasformativi, "certezza" sta per garanzia delle regole e modalità fondamentali di una sorta di *road map* della trasformazione, come il rispetto dei tempi nelle singole fasi e la definizione di quelle opzioni strategiche connotate da più forte incisività, come le opere di interesse pubblico e le infrastrutture, che generalmente producono conflittualità elevata e stallo decisionale. Il requisito della flessibilità, invocato in relazione alla mutevolezza dei contesti e alla gestione degli imprevisti, sacrifica i consueti vincoli delle "unità" - unità di tempo, di luogo e di azione -, che almeno in linea teorica assicuravano "certezza" nei procedimenti tradizionali, in favore di laboriose attività di concertazione e valutazione dei programmi per singoli stadi di avanzamento, stabilendo le diverse temporalità nell'attuazione e coordinando soggetti distinti: così la *mixité*, fatta di prossimità o convivenza tra attività di diverso segno - pubbliche e private; o ancora, tendenzialmente inclusive e tendenzialmente esclusive -, comporta sovrascritture di ambiti urbani complessi e *governance* di attori chiamati a collaborare nella fase di realizzazione, ma ancor più in quella di gestione e di consolidamento del capitale relazionale.

Il progetto urbano incorpora il tempo, accoglie la possibilità. Nel far ciò, si apre a competenze e mestieri non meno definiti che in passato ma diversamente definiti, in approcci interdisciplinari e interscalari in grado di affrontare le sfide della complessità con un impegnativo lavoro di squadra: sfide alle quali non vi sono risposte univoche ma istruttorie e traiettorie di sperimentazione, pratiche e attività la cui efficacia è sottoposta a misurazioni e valutazioni per sub-obiettivi parziali e intermedi ma tangibili, in sostituzione di obiettivi globali, intergenerazionali ed astratti.

Non si può chiedere al progetto urbano un radicamento immediato nel tessuto urbano interagendo con le forme preesistenti. Gli si deve invece chiedere di mobilitare i nuovi bisogni ed interessi sociali nello scambio dinamico con la cultura degli abitanti. Questo radicamento tra "tempo breve" e "tempo lungo" della città si riferisce alle opportunità di azione latenti che ogni "fatto urbano" offre all'attore sociale attraverso le sue prestazioni formali (*conformance*) e funzionali (*performance*), grazie a particolari caratteristiche - *affordances* - che attivano spontaneamente azioni adeguate ben prima della mediazione valoriale operata dalla cultura (Gibson, 1979; Dessein et al., 2016). Il concetto di *affordance* ("presa") suggerisce l'idea di un invito all'attore sociale e alla città chiamata come soggetto molteplice a forzare la rigidità dello spazio costruito depositandovi nuovi apparati di senso.

In ogni caso, la durata, espunta o esorcizzata dal contemporaneo, è il suo convitato di pietra.

Riferimenti bibliografici

- Battaglini, E., 201, *Note della Fondazione Di Vittorio a commento della Agenda per lo sviluppo urbano sostenibile 2017*, Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASVIS) – Urban@it
- Beck, U., 2017, *La metamorfosi del mondo*, Laterza
- Clementi, A., 2017, *Forme imminenti. Città e innovazione urbana*, LIST
- de Jouvenel, H., 1999, *La démarche prospective. Un bref guide méthodologique*, in “Futuribles” n. 247: 47-68
- Dessein J., Battaglini E. and Horlings L., eds, 2016, *Cultural Sustainability and Regional Development. Theories and practices of territorialisation*, Routledge Studies in Culture and Sustainable Development, Routledge
- Gibson, J., 1979, *The ecological approach to visual perception*, Houghton Mifflin
- Ilardi, M., 2017, *Il progetto come controparte politica*, in “Eco Web Town” n. 15
- Liotard, J.F., 1990, *Pérégrinations: loi, forme, événement*, Galilée
- Mazza, L., 1998, *Certeza e flessibilità: due modelli di piani urbanistici*, in “Urbanistica” n. 111
- Sennett, R., 2012, *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

L'equivoco del progetto urbano

Giuseppe Roma, Presidente RUR Rete Urbana delle Rappresentanze /Urban Research Institute (www.rur.it)

Il Progetto urbano è entrato in maniera plateale nella pianificazione del territorio per far fronte ai limiti e alle rigidità del Piano Regolatore. La logica statica che fissava il disegno della città per un certo numero di anni, imponendo le traiettorie dell'edificazione, si è naturalmente scontrata con i rapidi cambiamenti di un'economia e una società più competitiva, con uno sviluppo influenzato da molte variabili e una certa saturazione dei processi di nuova edificazione. E' venuto quasi naturale **frammentare il disegno unitario** di una città ormai senza confini e senza limiti, parzializzando gli interventi per ambiti più definiti e sostituendo al disegno integrale, ma inefficace, del Piano Urbanistico un mosaico di ambiti riprogettati ad hoc. Un disegno architettonico più dettagliato, ma spesso privo delle compatibilità indispensabili per territori vasti.

Un tale mutamento che, almeno in Italia possiamo datare negli anni '80, ha permesso di perpetrare la prassi edificatoria e la colonizzazione di nuovo territorio urbano, soprattutto a fini residenziali e commerciali, **senza tuttavia affrontare i destini della città come organismo complesso e integrato**. Persino da un punto di vista strettamente disciplinare, l'affermarsi del progetto ha messo in crisi settori di ricerca e formazione fondamentali, riferiti a quello che un tempo si chiamava urbanistica. Riferimento ormai desueto in quasi tutti i corsi di laurea italiani.

Non così avviene negli altri Paesi, dove l'*urban planning* e più in generale le strategie di sviluppo urbano coprono uno specifico disciplinare con rare invasioni di campo da parte dei giuristi, degli economisti, dei geografi, dei sociologi, degli antropologi e persino dei politologi. Questa **resa al progetto** può essere interpretata anche in modo malizioso in quanto, soprattutto nel nostro Paese, ha comportato un **eccesso di flessibilità** molto gradito a tutti i soggetti che nel pubblico e nel privato non intendono modificare i propri comportamenti, rifiutando le innovazioni proprie di più equi meccanismi di produzione edilizia e immobiliare.

L'introduzione della **finanza immobiliare** nelle trasformazioni urbane comporta certamente elementi di pericolosa subordinazione al grande potere finanziario, ma al tempo stesso supera i limiti della pianificazione rigida e verticale, in quanto individua in ogni intervento la domanda potenziale cui è collegata la stessa possibilità di realizzare le opere. Se il Terminal Ostiense fosse stato finanziato

con meccanismi di mercato, certamente non avrebbe dovuto attendere venticinque anni per essere effettivamente utilizzato.

Registriamo invece come molte previsioni di piano restino inattuate, o abbiano necessità di varianti, per poter incontrare effettivamente o una domanda di mercato o un effettivo interesse pubblico. Vi sono poi molte ragioni di attualità connesse all'impossibilità degli Enti Locali e delle Istituzioni nazionali di destinare significative risorse pubbliche per riqualificare il territorio.

Quindi ci troviamo di fronte a **due possibili modelli**: quello in gran parte attuato negli ultimi anni nel nostro Paese e quello che invece utilizzano tutti i paesi europei ad economie di mercato.

Il progetto così come lo abbiamo finora utilizzato ha consentito di determinare valori in compensazione attraverso il **mercimonio delle delibere comunali**, ha seguito ancora la **logica squisitamente fondiaria** rendendo possibili la localizzazione di importanti nuovi nuclei urbani, al di fuori da ogni logica di armonico sviluppo e riqualificazione delle città esistenti. In definitiva la logica italica del progetto urbano ha reso l'indispensabile **l'allentamento dei vincoli pianificatori** uno strumento di scambio politico ed economico nella valorizzazione delle città, senza in alcun modo rispettare il bene comune che è il riferimento ultimo di ogni politica urbana.

Ma come spesso accade la furbizia nazionale, il trasformismo delle regole e lo scambio di benefici corporativi ha sostanzialmente prodotto il **blocco dei progetti** in gran parte delle aree metropolitane, fatte salve poche eccezioni. Inoltre, hanno avuto successo opere firmate da progettisti noti, talvolta più vicini allo *show business* che al rigore architettonico, a fronte di un insieme generalizzato di realizzazioni scarse e di bassa qualità. Soprattutto se confrontate con quanto sta avvenendo in tutte le città medio-grandi del continente europeo.

Ad Oslo hanno messo mano a una parte significativa del waterfront portuale; ad Amburgo oltre a riqualificare la Hafen City del porto storico stanno procedendo col metodo IBA alla rigenerazione ecologica delle periferie; Amsterdam guadagna territori oltre l'acqua ma in prossimità dell'area centrale della stazione; Parigi ha scelto l'area sud-est per ricreare attorno alla Très Grande Bibliothèque un vero nuovo centro con funzioni pubbliche e private, e si potrebbe andare avanti citando molte altre città, da Danzica a Dresda, da Marsiglia a Salonicco.

In termini estremamente sintetici, il meccanismo virtuoso che consente alle città di rinnovarsi si basa fondamentalmente su tre punti:

- utilizzare il più possibile il **territorio urbanizzato**;
- definire le **strategie di sviluppo** sociale, economico e ambientale, e la rete infrastrutturale, indicando il disegno di massima della città a cura delle **autorità pubbliche locali**;
- sollecitare gli **investimenti privati** per la concreta realizzazione degli interventi dentro un preciso quadro di sviluppo definito dalle autorità locali.

Il **primo punto** è cruciale in quanto, al di là delle teorie e degli slogan sull'*urban renewal*, o sulla *rigenerazione urbana*, il riordino della città si basa sul massimo utilizzo di territori già vissuti, vicini a centri e nodi urbani già utilizzati, mentre tende a non considerare come conveniente l'urbanizzazione di territori vergini. Nei fatti ciò equivale a ridurre la componente fondiaria di trasformazione (dal non uso allo sfruttamento edilizio), soppiantata dalla rivalutazione di valori localizzativi contenuti entro patrimoni edilizi a valori decrescenti per obsolescenza o degrado. Un tale principio non solo difende il territorio naturale o rurale mantenendolo nelle sue funzioni produttive o ecologiche, ma elimina anche le sacche di degrado e di insicurezza esistenti nel corpo costruito nelle città. Per ottenere un tale risultato non è da escludere una trasformazione dei volumi e degli assetti, delle tecnologie costruttive, delle forme di approvvigionamento energetico del tutto innovative e ispirate ai criteri della sostenibilità.

Il **secondo punto** riguarda la funzione istituzionale delle autorità pubbliche cui spetta, con il concorso dei soggetti operanti nelle città o portatori di interessi, il compito di definire le linee di tendenza e le scelte strategiche per la città.

Questo vale anche per le localizzazioni dei futuri interventi che devono ritrovare una coerente interdipendenza fra le funzioni indispensabili alla vita della città (in particolare abitare, lavorare, muoversi, svagarsi, acculturarsi). In altri termini, è una **autorità collettiva di grado superiore al singolo soggetto portatore di interessi a definire il “dove”** in relazione a una strategia di cambiamento della città. E' impensabile che chi voglia costruire uno stadio si scelga la localizzazione sulla base di interessi soggettivi.

Terzo e ultimo punto è invece l'inversione di protagonismo riguardante gli investimenti necessari a trasformare le città. Laddove si manifesti la volontà programmatica della politica e delle istituzioni, è possibile che lo spazio attribuito al mondo delle imprese e all' **investimento privato** divenga rilevante, seppur condizionato all'interesse generale in relazione al disegno stabilito dalla Pubblica Amministrazione per la città.

Si tratta quindi di un gioco di pesi e contrappesi in cui diventano **chiari e separati ruoli e le funzioni**, i sistemi attraverso cui è possibile realizzare un utile di impresa e i limiti attraverso cui la politica lo può indirizzare. Salterebbero in questo modo le ambiguità che oggi consentono un indicibile scambio e sovrapposizione fra interessi che hanno inquinato gran parte della crescita delle nostre città.

E' ben evidente che questo modello debba poi plasmarsi sulle diverse strutture del sistema insediativo, assai diversificate nei grandi paesi europei. Ad esempio Italia e Germania hanno una struttura simile, concentrando attorno al 40% della popolazione in città di medie dimensioni e una quota di circa un quarto della popolazione in piccole città (tab. 1). Ciò implica la necessità di graduare gli strumenti in funzione delle dimensioni delle città, riservando alle sole aree metropolitane i modelli di intervento più complessi.

Per le **piccole città**, l'Italia rappresenta un *benchmark* nella gestione urbana in tutto il mondo. Il più diretto attaccamento delle comunità al proprio territorio ha consentito, in quelle parti del Paese, il mantenimento di valori ambientali, culturali e storici. Inoltre, una buona dotazione di servizi garantisce una elevata qualità della vita, il mantenimento di comunità integrata e solidale. Proprio dal modello di gestione dei piccoli comuni efficienti (escludendo naturalmente le problematiche delle aree interne) possono venire utili suggerimenti per l'urban management . Ma questa è un'altra storia

Tab. 1 – Popolazione residente per tipo di città (2017)

	Grandi città val. %	Medie città val. %	Piccole città val. %	Totale Val. %	Totale Milioni ab.
Unione Europea	41,2	30,6	28,2	100,0	511,5
Germania	36,1	40,8	23,0	100,0	82,5
Francia	45,3	20,6	34,1	100,0	67,0
Italia	34,5	41,0	24,5	100,0	60,5
Spagna	51,4	25,8	22,8	100,0	46,6
Polonia	32,6	24,9	42,6	100,0	38,0

Fonte: elaborazione RUR su dati Eurostat



Oslo – Riqualficazione della Havenpromenaden



Oslo – Nydalen Business District



Oslo – Opera House



Amburgo – Hafen City ,riqualificazione dell'area portuale storica



Amburgo – Riquilificazione ecologica nel quartiere periferico di Wihelmsburg

Energiebunker - Verwandlung in ein Öko-Kraftwerk

Energiebunker - transformation into an eco power plant

☀️ Stromerzeugung | Power generation
 ⚡️ Wärmegewinnung | Heat generation

- Die Solaranlage mit bis zu 3.500 m² Fläche erzeugt Strom und Wärme aus der Sonne.
The solar thermal energy plant, approximately 3.500 m² in area, generates heat from the sun.
- Der Wärmespeicher „bunker!“ überschüssige Wärme, gleicht Nachfragespitzen aus und sichert den Betrieb ab.
The heat store "saves" the excess heat, reacts to peak demand periods and maintains supplies.
- Das Holzhackschnittzel-Blockheizkraftwerk produziert Strom und Wärme.
The woodchip CHP plant generates power and heat.
- Von einem Industriebetrieb in der Nachbarschaft wird Abwärme im Bunker gespeichert und in das Wärmenetz eingespeist.
Waste heat from a near-by industrial plant is piped into the bunker for storage and fed into the heating grid.
- Ein zweites Blockheizkraftwerk wird aus natürlichen Reststoffen des Industriebetriebs gespeist und produziert Strom und Wärme.
A second CHP plant is fuelled by organic residuals from the industrial plant and generates power and heat.

Ein Projekt der IBA Hamburg

Amburgo -il sistema di approvvigionamento energetico integrato e di quartiere a Wihelmsburg



Amburgo – Progetto di case in legno per Wihelmsburg



Vitalità dei piccoli comuni :Il floating Pier di Christo sul lago d'Iseo



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Il progetto urbano

Paolo Stella Richter

L'amico Alberto Clementi mi ha chiesto di scrivere un articolo sul progetto urbano. Ne sono stato lusingato, ma al tempo stesso spaventato avendo visto quali urbanisti avevano già trattato lo stesso argomento. Il senso di smarrimento è aumentato quando dalla sola lettura del testo di Alberto ho rilevato la mia incapacità di capire il significato di molte espressioni, come "interventi a diversa grana" o "strategia trans-scalare". Ormai però avevo preso l'impegno ed ecco le mie riflessioni sul tema. Sostengo la necessità del *passaggio dal piano al progetto* da oltre trenta anni, e sono quindi convintissimo che occorra valorizzare il secondo, ma ritengo che non si possa parlarne se non congiuntamente al primo, che resta il cardine fondamentale del governo del territorio, anche se nel tempo ha cambiato notevolmente il suo ruolo.

Scusandomi per l'ovvietà, dobbiamo ricordare che l'urbanistica moderna nasce proprio con il piano e che sul piano regolatore comunale è incentrata tutta la legge urbanistica del 1942. Con l'introduzione degli standard generali si afferma il principio di pianificazione che si concreta nella indispensabilità e nella irrevocabilità del piano, il quale infatti è: a) indispensabile perché in sua assenza è praticamente esclusa qualsiasi costruzione; b) è irrevocabile perché ipotizzare la sua revoca contraddice la regola fondamentale che impone di non metter mano ad alcuna trasformazione se prima non si è provveduto a una complessiva disciplina del territorio.

Il richiamo al ruolo fondamentale del piano costituisce la premessa per passare a mettere in guardia dai pericoli di quella che ho chiamato la "panurbanistica", frutto della strana convinzione degli urbanisti di avere il dono della profezia e di potere quindi regolare il futuro del territorio, malgrado i sempre più rapidi cambiamenti della società e delle relative esigenze da soddisfare. Il problema è ben noto alla prassi; basti pensare al "pianificar facendo" del Comune di Roma.

La correzione di tali eccessi non deve portare però alla completa de-pianificazione, cioè alla totale rinuncia al piano, bensì al ridimensionamento del suo contenuto che va reso aperto e flessibile, con previsioni quindi limitate alle cosiddette invarianti e rinvio d'ogni altra scelta al momento in cui dovrà attuarsi la realizzazione del concreto progetto. Per usare una terminologia accolta da varie leggi regionali, si deve passare al piano (solo) strutturale, conformativo del solo territorio e non della proprietà, secondo la terminologia che proposi nel lontano 1984 e che è ormai comunemente

recepita. Tutto il resto va deciso al momento della realizzazione: al momento del progetto, appunto. Ciò sarà reso possibile dal piano meramente strutturale, il quale in sostanza non dice più dettagliatamente ciò che si può (o si deve) fare, ma solo ciò che non si può fare perché incompatibile con la destinazione di larga massima in ciascuna zona.

In una parola, “il caro vecchio piano regolatore” va limitato alla fissazione di un minimo di invarianti, cioè alle sole previsioni che possano avere efficacia a tempo indeterminato. Il che vale a dire che il *progetto non dovrà più essere rigorosamente conforme al piano*, ma solo compatibile con le sue previsioni; e che la sua elaborazione è pertanto molto più libera di adattarsi alle concrete esigenze dell’attualità (che può essere anche molto lontana nel tempo rispetto al momento in cui il piano fu approvato). Di qui la decisiva importanza del progetto, non più a carattere rigorosamente esecutivo, ma in senso lato solo attuativo.

Prima di continuare a parlare del progetto, è però necessario ricordare un altro dato pacificamente acquisito: la generazione dei piani di espansione è finita e non tornerà mai più, perché la dispersione abitativa e produttiva è uno spreco inammissibile di risorse e anche perché l’impermeabilizzazione del suolo ne minaccia pericolosamente la stabilità. Non possiamo dunque permetterci più quello che con bruttissima espressione viene chiamato il consumo di suolo. Ne consegue che occorre necessariamente puntare esclusivamente sulla densificazione dei centri urbani esistenti.

Qui occorre fare i conti con un problema generalmente trascurato: poiché non siamo negli Stati Uniti o in altri luoghi senza storia, ma in un Paese in cui v’è un gran numero di edifici vincolati e di agglomerati che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale, occorre necessariamente fare ampio ricorso al costruito; e qui sorge un altro problema: ai sensi dell’art. 10, comma 5, del T.U. dei beni culturali, non sono suscettibili di vincolo protettivo gli immobili “che siano opera di autori viventi o la cui esecuzione non risalga ad oltre cinquanta anni”.

Tale disposizione, che per le ragioni che vedremo preoccupa fortemente chi scrive, risulta invece generalmente e sorprendentemente condivisa dalla dottrina. Si è infatti autorevolmente sostenuto che essa, “ereditata, senza modifiche dai precedenti legislativi di disciplina del settore, trova valide ragioni d’essere ... nella necessità di consentire che la valutazione riguardo l’effettiva sussistenza dei profili di interesse culturale della cosa maturi in un arco temporale idoneo a consentire apprezzamenti il più possibile scevri da elementi di giudizio effimeri e contingenti”.

Altro autore spiega che si tratta di un limite, “che fra l’altro risulta utilizzato da numerose legislazioni straniere”, e per il quale vi è una giustificazione “relativa al fatto che l’attribuire particolare pregio ad un’opera di artista vivente potrebbe risolversi, in qualche caso, in un giudizio troppo affrettato e inopportuno anticipato sul valore dell’attività dello stesso artista, con la conseguenza che tale giudizio potrebbe essere suscettibile di modifica, in futuro, in occasione di una nuova fase di produzione artistica, di pregio inferiore rispetto alla prima”.

Possiamo prescindere dall’ultima parte della seconda citazione, poiché il vincolo su un immobile è imposto in considerazione della qualità dello stesso e non della fama del suo autore, ben potendo avere rilevanza culturale anche la singola opera di un autore che poi non ha più operato o che ha poi fatto solo interventi senza qualità. Possiamo altresì prescindere dal richiamare altri commentari, tutti orientati nello stesso senso, perché la situazione sembra invece a chi scrive molto diversa.

Ovvia premessa dell’ulteriore riflessione è che nessuno – credo – può dubitare che il Maxxi di Zaha Hadid o l’Auditorium di Renzo Piano o la stazione dell’Alta Velocità di Reggio Emilia di Santiago Calatrava siano opere di valore artistico, sebbene la prima sia stata ultimata nel 2003 e le altre due siano di autori viventi. Le conseguenze della mancanza di tutela sono sotto gli occhi di tutti: basta andare a Santa Marinella per constatare lo scempio che hanno subito le ville denominate La Califfa e La Saracena di Luigi Moretti.

Una eccezione felice fu fatta per il ponte sul Basento di Sergio Musumeci, ultimato nel 1976, vincolato prima del decorso di 50 anni dalla sua costruzione con l'espedito della legge Bottai del 1939, formalmente non abrogata sebbene fosse già entrato in vigore il d. lgs. 29 ottobre 1999 n. 490, che all'art. 2, comma 6, prevedeva il limite temporale. Altra eccezione si ebbe per la Chiesa di Santa Maria Annunciata all'Ospedale San Carlo Borromeo a Milano, realizzata da Giò (Giovanni) Ponti nel 1966 e vincolata nel 2005, con il diverso espedito di estendere al proprietario la facoltà prevista per l'autore (deceduto da tempo: per la precisione nel 1979).

Una vicenda negativamente esemplare fu invece quella del velodromo olimpico nei pressi dell'EUR (via dell'Oceano Pacifico) di Ligini, Ortensi e Ricci, definito "il velodromo più bello del mondo", fatto saltare nel 2008, un anno prima che compisse 50 anni. Altra triste vicenda, del tutto singolare è quella che ha riguardato la colonia di Riccione per i figli dei dipendenti dell'ENEL, realizzata nel 1963 da Giancarlo de Carlo. Questi, nel 2005, poco prima di morire fece richiesta di riconoscimento del particolare valore artistico della colonia e il provvedimento fu emanato subito dopo la sua morte; ma l'ENEL vendette poi la struttura ai figli del grande architetto e i nuovi proprietari rinunciarono alla domanda del padre e a qualsiasi diritto derivante dal riconoscimento del pregio artistico. Trasformata successivamente in albergo di lusso, l'opera non potrà più tornare ad essere un bene culturale.

Naturalmente la norma vigente potrebbe essere cambiata, ma non è ragionevole sperarlo, viste le premesse e la nota incapacità della nostra classe politica di occuparsi dei problemi della cultura. Ecco quindi che ritorna a pieno titolo l'importanza del piano regolatore, al quale deve senz'altro riconoscersi la possibilità di individuare immobili meritevoli di essere tutelati anche se non altrimenti vincolati, stabilendo il divieto di alterarne in alcun modo il loro esteriore aspetto. È quanto, ad esempio, è stato fatto molto opportunamente da Franco Purini con il piano del Comune di Formia, ancora in attesa di approvazione.

Dopo avere ricordato la (pacifica) fondamentale importanza del progetto, come soluzione concordata dell'inserimento di qualsiasi intervento complesso nelle maglie del piano regolatore generale, resta da considerare la grande difficoltà di trattare con i proprietari, parimenti sottolineata da tutti, ma senza trarne le inevitabili conseguenze. Le quali conseguenze mi sembrano invece ovvie: *non si deve più trattare con la proprietà*. Come ciò possa avvenire è presto detto. I Comuni infatti possono costituire società di trasformazione urbana per l'attuazione degli strumenti urbanistici (art. 120 d. lgs. 18 agosto 2000 n. 267), mediante la preventiva acquisizione delle aree interessate dall'intervento, la trasformazione e la commercializzazione delle stesse. L'individuazione degli immobili su cui intervenire equivale a dichiarazione di pubblica utilità, anche per gli immobili non interessati da opere pubbliche. La scelta dei soci privati va ovviamente fatta mediante procedura a evidenza pubblica.

Ciò detto, nulla osta, a mio avviso, a che il Comune, anche senza creare una propria S.T.U., *metta a gara l'attuazione di un progetto urbano* indicandone quelli che ritiene i tratti fondamentali e invitando a formulare proposte migliorative nell'ambito del criterio di aggiudicazione detto della offerta economicamente più conveniente. Non c'è neppure bisogno che il Comune si dia carico di effettuare il preventivo esproprio delle aree, che verrà effettuato direttamente a favore della costituenda S.T.U. privata, vincitrice della gara, con indennità a carico della stessa.

Nel sottoporre la proposta ai lettori, richiamo la loro attenzione sul fatto che l'importanza di liberarsi dal condizionamento proprietario non è solo da considerare nell'ottica delle modalità di attuazione del progetto urbano, ma anche e soprattutto nell'ottica più ampia di risoluzione del problema che gli economisti classici chiamavano della rendita parassitaria, e che ha da sempre rappresentato il problema principale della nostra materia.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Scampia. Storie di un'icona contemporanea.

Maria Pone

Abstract

Nell'ambito dell'indagine sul progetto urbano e le sue forme, EcoWebTown propone un dossier che riguarda il noto caso delle Vele di Scampia. Il dossier si compone di una prima parte che raccoglie una serie di contributi che offrono punti di vista di diversi testimoni sulle ultime fasi del processo di trasformazione che sta interessando Scampia (dai risultati di numerose ricerche dell'Università di Napoli, al racconto di alcuni esperimenti didattici con tema "Vele", fino al progetto *Restart Scampia* vincitore del Bando ministeriale del 2016 per la riqualificazione delle periferie). La seconda parte del dossier si compone di una serie di interviste che raccolgono i pareri e le posizioni di diverse personalità riguardo all'esperienza napoletana.

Al di là dell'interessante e sempre attuale dibattito nato attorno alla scelta (ormai "storica") di demolire le grandi strutture di Franz Di Salvo, il dossier racconta il processo che ha guidato lo sviluppo dell'attuale progetto, provando a sottolinearne da una parte gli sperimentali modelli di partecipazione sviluppati negli anni e, dall'altra, le posizioni assunte via via dalle amministrazioni e dall'Università nello svolgersi di questa articolata vicenda e, in particolare, in questo suo "ultimo atto".

Che succede a Scampia?

Nel maggio 2016 la Presidenza del Consiglio dei Ministri pubblica tramite decreto il "Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia". Il Comune di Napoli partecipa con il progetto *Restart Scampia, da margine urbano a nuovo centro dell'area metropolitana* che viene finanziato nel dicembre dello stesso anno. Nell'aprile 2017 il Comune pubblica il bando per l'affidamento della progettazione esecutiva: le Vele denominate A, C e D devono

essere abbattute, la Vela B, detta Vela Celeste, deve essere riqualificata per ospitare alloggi temporanei e gli spazi aperti risultanti dalle demolizioni devono essere risistemati. Nel luglio 2017 la gara viene aggiudicata e il progetto esecutivo approvato con delibera di giunta, viene realizzata una prima previsione dei costi che ammontano a circa 27 milioni di euro. L'indizione della gara d'appalto per la realizzazione delle opere è legata anche alla previsione della pubblicazione di un nuovo bando per la progettazione del piano urbanistico attuativo: il PUA dovrà affrontare la risistemazione del Lotto M dopo l'abbattimento, nonché la relazione con il Parco e la riorganizzazione delle vie d'accesso. Il PUA dovrà prevedere nel dettaglio anche la localizzazione di alcune funzioni privilegiate nonché la consistenza di nuove funzioni, a carattere urbano e territoriale, in grado di dare una diversa articolazione alla composizione sociale del quartiere.

Ma come si è arrivati a questo risultato?

Tutti sanno che...

Scampia non è una periferia come tutte le altre; da decenni sotto i riflettori (praticamente dalla sua "fondazione", o meglio, da quando fu costituita come 21° circoscrizione di Napoli, negli anni '70), paradigma di degrado e povertà delle periferie del Sud Italia e tristemente nota per essere quartier generale della camorra nell'area Nord di Napoli e una delle più grandi piazze di spaccio d'Europa, negli ultimi anni è stata trasformata in palcoscenico per storie e racconti che non fanno che rafforzare l'etichetta che, fin da subito, gli è stata attaccata addosso: Scampia=Gomorra.

Ovviamente molti sanno anche che Scampia non è solo questo. Nel quartiere abitano più di 55.000 persone (senza contare quelle non censite perché occupanti o abusive) e, se si contano i quartieri limitrofi (Secondigliano, Miano, Piscinola), l'area nord della periferia napoletana ospita più di 150.000 persone. E proprio in difesa del quartiere e della sua immagine negli ultimi anni si sono moltiplicati comitati, associazioni, gruppi di volontari che lavorano sul territorio provando a costruire alternative.

Il primo e più antico gruppo di abitanti è il "Comitato Vele".

Le Vele sono il paradigma nel paradigma. Sono il simbolo di tutto quello che Scampia rappresenta: povertà, degrado, abusivismo, criminalità. La costruzione del complesso si concluse nel 1980 e già nel 1988 si verificò la prima importante e violenta manifestazione di protesta da parte degli abitanti che denunciavano le precarie condizioni termigrometriche, la carenza di sistemi tecnologici adeguati e le degradanti condizioni abitative e urbanistiche delle Vele. In tempi brevissimi e con una certa evidenza, il progetto di Scampia si è mostrato come un "organismo nato malato" presentando problemi e carenze di sistema che non potevano essere ignorati (Fig.1.)



Fig. 1. Strade di Scampia. Ph. Stefano Cardone. Fonte *Arrevuoto.org*

Da quel momento in poi il quartiere è stato oggetto di continui studi, analisi, accertamenti (se non altro perché il Comitato ha continuato a portarlo l'attenzione di istituzioni e autorità); nel 1989 si insedia una Commissione Tecnica delegata ad accertare responsabilità e individuare possibilità di intervento. Già nel 1989, a soli 9 anni dal completamento degli edifici, il comune delibera di assoggettare i lotti su cui ricadono le Vele (L e M) a Piani di Recupero. Dalla progettazione del parco alla realizzazione di opere urbanistiche primarie e secondarie, Scampia è stata oggetto di numerosi interventi che spesso erano il prodotto della collaborazione tra amministrazioni comunali e Università e che, quasi sempre, hanno visto il Comitato Vele partecipare ai tavoli decisionali (fig. 2).

Gli attori locali sono stati tradizionalmente protagonisti nella storia delle Vele; nel progetto *Restart Scampia* questa caratteristica non viene perduta. Fin dalle sue fasi iniziali il progetto è stato discusso e concordato non solo con lo storico Comitato, ma anche con varie di quelle associazioni e gruppi cui si faceva cenno. Si sentono ancora gli echi delle assemblee pubbliche tenute, spesso anche sotto le intemperie, dentro il piano cantinato delle Vele, in cui si è sviluppato un confronto serrato sul destino del quartiere e in particolare su quello degli edifici progettati da Franz Di Salvo e presto diventati il simbolo di un ghetto.



Fig. 2. Manifesto del Comitato Vele di Scampia. Fonte: *pagina Facebook Comitato Vele*

Un po' di storia...

Il progetto per le Vele prende il via nel 1968 con un gruppo di progettisti capitanati da Franz Di Salvo. Nello stesso periodo nascevano opere come il Forte Quezzi a Genova, il quartiere Rozzol Melara di Trieste, lo ZEN di Palermo e il Corviale a Roma. Siamo nel periodo definito della "illusione della grande dimensione", in cui il modello della Machine à Habiter corbusiano aveva affascinato e spinto a sperimentazioni, come quelle citate, anche in Italia. Il grande edificio-città che rappresentava una vera e propria megastruttura urbana, sembrava una soluzione affascinante al problema dell'aumento della richiesta di alloggi a basso prezzo che fino a poco tempo prima aveva portato alla realizzazione dei quartieri Ina-casa e poi dei "quartieri coordinati" Cep (Fig. 3.)

Il progetto prevedeva la costruzione di 8 edifici a corpo doppio (collocati su due lotti diversi, chiamati lotto L, su cui erano previsti 3 edifici, e lotto M, sul quale ne erano previsti 5) che accoglievano in un vuoto centrale il sistema distributivo costituito da passerelle, posizionate a piani alterni, e scale in un sistema tipologico che ibridava il ballatoio e l'edificio in linea. La distanza tra i due corpi, da progetto doveva essere di 10,80 metri e gli edifici avrebbero raggiunto un'altezza di 40 metri. Questa tipologia porta le cellule abitative ad avere un solo affaccio "vero" (il secondo si sviluppa su questa sorta di "vicolo" tra i due corpi).



Fig. 3. Vista sui ballatoi interni. Ph. Zach Wesler. Fonte: *Medium.com*

Nella realtà solo 7 edifici vennero realizzati, subendo peraltro una serie di variazioni in fase di costruzione che hanno contribuito fortemente a rendere “inabitabile” il complesso delle Vele:

- La distanza tra i due corpi di fabbrica venne ridotta da 10.80 a 8.42 metri
- Le passerelle centrali, pensate come strutture leggere, divennero molto più pesanti e ingombranti peggiorando ulteriormente le condizioni di illuminazione del “vicolo”.
- Le cucine vennero spostate sul fronte interno a causa della necessaria riorganizzazione delle cellule abitative, rese molto più rigide dall’uso del sistema costruttivo “a tunnel” (che prevedeva elementi di 3,60 metri di larghezza, 3 di altezza e 9 di profondità) non ipotizzato nel progetto originale.

Oltre alle problematiche intrinseche nel progetto, oltre ai disastri causati dalle modifiche in corso d’opera, ulteriore elemento di crisi fu il terremoto in Irpinia del 1980. Una quota parte di sfollati fu infatti destinata agli edifici di Scampia, il che comportò un ulteriore aggravamento delle condizioni abitative del complesso e un’ulteriore “ghettizzazione”, già esistente a causa della caratteristica mono-funzionalità (più dell’88% degli spazi era destinato a edilizia pubblica) e dell’uniformità di utenti a cui il progetto era rivolto (i cittadini a basso reddito o senza reddito).

Ma il terremoto ebbe anche un effetto “indiretto” su Scampia e sulle Vele: proprio a partire dagli eventi sismici dell’80 infatti venne adottato il piano delle periferie che, nel caso specifico di Scampia, prevedeva che il lotto centrale (che nel progetto di Di Salvo doveva essere destinato alle attrezzature pubbliche) fosse trasformato in parco (Fig. 4.).

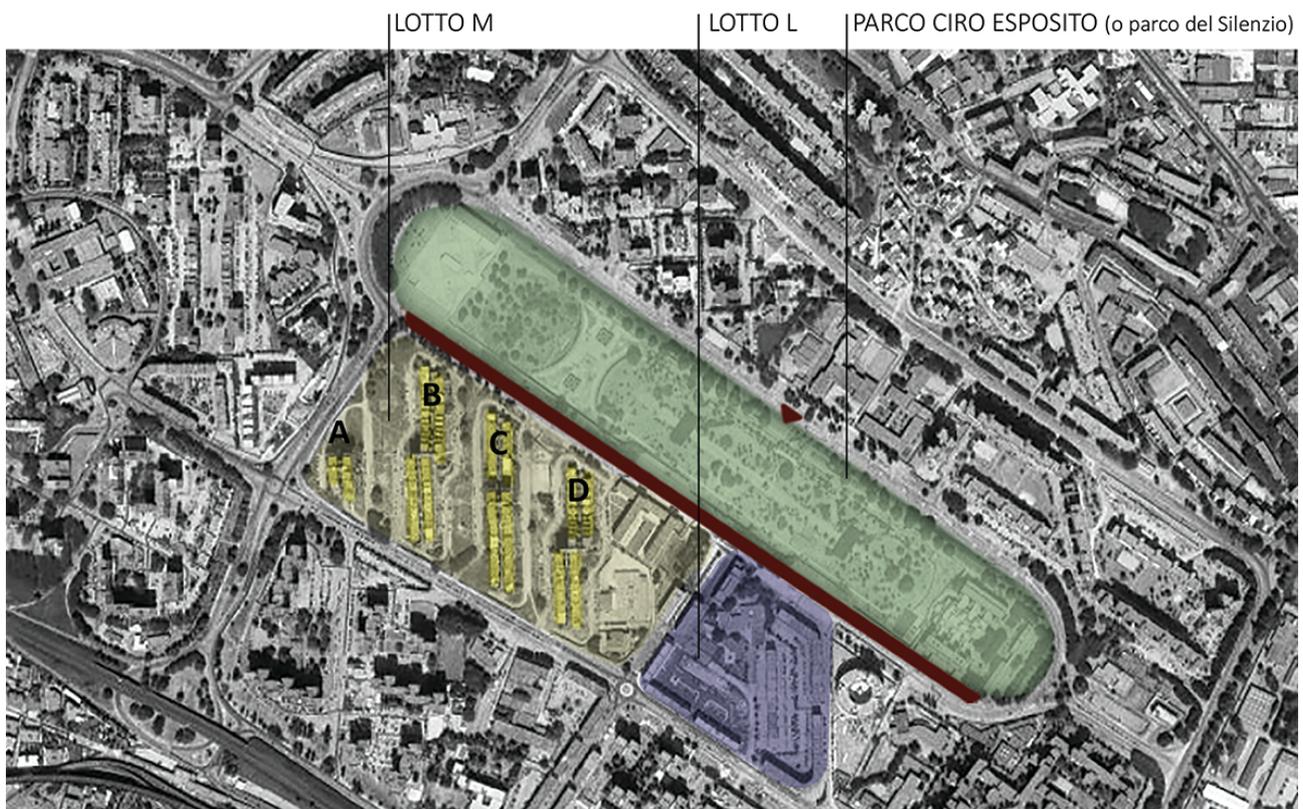


Fig. 4. _Mappa dell'area: lotto M, lotto L, Parco Ciro Esposito.

Il parco ha rappresentato un vero e proprio punto di cesura nel già diradato e sfrangiato tessuto urbano del quartiere: completamente inaccessibile sui suoi lati lunghi (tranne per un accesso che si trova sul fronte opposto a quello delle Vele) e sviluppato su quote diverse da quelle delle strade adiacenti, il parco è una vera e propria barriera architettonica che ha ulteriormente condannato l'area delle Vele a un destino di sempre maggior isolamento.

Qualche cenno sul Piano di Riqualificazione del 1995.

Questa sintetica ricostruzione dei fatti si intreccia con i primi tentativi di intervento sull'area delle Vele.

A seguito della delibera del Comune del 1989, viene approvata, nel 1994, un'ulteriore delibera che prevedeva l'abbattimento (parziale) delle Vele e, nel 1995, il "Piano di Riqualificazione Vele Scampia". Questo progetto viene redatto sulla scorta di un lavoro di ricerca prodotto dall'Università di Napoli e coordinato dal professor Uberto Siola nel 1993. In particolare questa ipotesi prevedeva la realizzazione di una serie di edifici di edilizia residenziale pubblica a 3-4 piani, collocati sui bordi dei lotti. In questi edifici, il cui rapporto con la strada è mediato dalla presenza di portici e negozi, si ricollocavano gli abitanti delle Vele. Il progetto prevedeva che le Vele rimanessero all'interno dei lotti e venissero utilizzate per funzioni varie ma ancora indeterminate.

Tutte le ipotesi di intervento che sono seguite si sono confrontate con il tema del recupero, e sono sempre state legate alla polemica tra chi riteneva le Vele irrecuperabili (prevalentemente gli abitanti) e chi invece le difendeva come esempio importante di intervento macrostrutturale degli anni '70 ancora molto recentemente sono state portate come argomentazioni la loro 'bellezza' o il loro ipotetico valore sul mercato). Queste ipotesi

oscillavano dunque tra le proposte di abbattimento di tutte o di alcune delle Vele e quelle di un loro recupero e riqualificazione

Alla fine sono emerse in modo evidente due fondamentali motivazioni a sostegno delle ragioni dell'abbattimento: una di tipo tecnico/ambientale per cui è emerso che recuperare tutti gli edifici prevedeva difficili e costosi interventi sulla struttura (pesante e molto bloccata) e sulla tipologia a doppio corpo (che produceva non pochi problemi rispetto alle questioni poste dalla nuova sensibilità ambientale), e una di tipo simbolico, di cui sono portatori soprattutto gli abitanti storici delle Vele, determinati a cancellare una memoria troppo drammatica e preoccupati dal fatto che nuove occupazioni e nuovi usi abusivi potessero riprodurre e aggravare la situazione precedente.

Le prime Vele demolite sono state quelle che sorgevano sul lotto L. Nel 1997 vengono avviate le operazioni di trasferimento dei nuclei familiari e, alla fine di quello stesso anno, viene effettuato il primo abbattimento, seguito da un secondo nel febbraio del 2000 e da un terzo in aprile del 2003. In questa occasione gli edifici hanno mostrato il lato "positivo" della loro logica costruttiva così pesante e bloccata: hanno resistito alle prime cariche esplosive e per buttarle giù c'è stato bisogno di insistere parecchio (Fig. 5.).



Fig. 5_ Il momento della demolizione della Vela F. Fonte: ilgiornaledicasoria.it

Al momento della redazione del progetto *Restart*, il Piano di Riqualificazione del 1995 era stato per buona parte attuato; il 90% di edilizia residenziale pubblica sostitutiva delle Vele è stato realizzato, così come le principali opere di urbanizzazione primaria (impianti di illuminazione e fognari, le strade, la grande piazza Giovanni Paolo II) e varie opere di urbanizzazione secondaria (tra cui un centro servizi, un campo di calcio, alcune aree di

parcheggio pubblico, ecc.); sono in corso di realizzazione il Polo della Facoltà di Medicina e Chirurgia della Federico II e la piazza attrezzata con strutture per il commercio e la cultura, detta “Piazza della Socialità” (Fig. 6.).



Fig. 6._Planimetria dell'area che evidenzia gli interventi già realizzati. Fonte: progetto *Restart Scampia*

Ad oggi più di 800 nuclei familiari (dei 1200 originari) sono stati trasferiti nei nuovi comparti edilizi (previsti dal PRU del '95) restano ancora circa un centinaio di famiglie (regolari) nelle Vele superstiti, destinate ad essere trasferite nei 188 alloggi in Via Labriola e Via Gobetti terminati nel 2016 (si tratta di edifici di 4/6 piani). Degli altri 300 nuclei 80 sono stati trasferiti in alloggi di edilizia pubblica del dopo terremoto e 220 nel lotto G, nell'intervento IACP finanziato con i fondi previsti dal Piano di Riqualficazione. Gli occupanti che ancora abitano le Vele che devono essere demolite (che non hanno titolo per l'assegnazione di alloggi, ma hanno tutti condizioni sociali ed economiche adeguate ad accedere alle graduatorie per alloggi di edilizia popolare) verranno trasferiti temporaneamente nella Vela Celeste (per un tempo previsto di 3 anni).

Tra i temi principali che tengono insieme il documento di indirizzo e le 6 azioni ci sono:

- la “posizione” del quartiere: non più periferia urbana ma luogo potenzialmente centrale della nuova dimensione metropolitana;
- la dimensione processuale strettamente legata a una logica innovativa: che deve riguardare tutte le fasi del processo, da quello dell’abbattimento (pensato in termini ecologici) a quello del restauro/rigenerazione della Vela Celeste; che deve portare a delle nuove attribuzioni di valore e di significato (per esempio rispetto al ruolo del parco o a quello della mobilità alternativa); e che deve, soprattutto rendere flessibile e non monolitica la logica di rigenerazione, scomponendola in azioni anche minute e consentendo, per esempio, di approfittare delle diverse occasioni concrete di finanziamento senza compromettere la logica generale degli indirizzi;
- la perimetrazione dell’area che non vede più al centro il parco come era avvenuto fino ad allora;
- l’importanza del collegamento con il nodo intermodale che porta a individuare dei punti di accesso privilegiato;
- la presa di posizione sul tema “demolizione-recupero”, che vedeva gli abitanti storici contrari a qualsiasi ipotesi di conservazione degli edifici e parte della “cultura architettonica” schierata a favore della sopravvivenza delle Vele. La scelta di conservare una sola Vela, prodotto delle assemblee pubbliche tenutesi dentro o sotto le Vele, è legata anche a una critica che non si appunta tanto sulla morfologia e sulla tipologia dell’“edificio Vela”, quanto sulla logica di aggregazione seriale proposta da Di Salvo. È su questa distinzione che si appoggia la possibilità di conservare una sola delle Vele: sottraendole la dimensione seriale (che dà vita all’isolato) e “monumentalizzandola” in uno spazio adeguato è possibile valorizzare la sua dimensione architettonica e il suo carattere “geografico” (quello per cui era stato associato al del complesso residenziale di Villeneuve Loubet, sulla Costa Azzurra);
- la relazione privilegiata del Lotto M con il parco e in particolare con alcune delle sue parti;
- il rifiuto di una logica tradizionale di “impianto urbano” che porta a disporre il costruito sui bordi o a dividerlo in lotti attraverso il disegno dei percorsi. In questo caso il disegno si limita a segnalare l’opportunità di una disposizione del costruito in forme articolate che tengano conto dello “spazio” del lotto M e favoriscano la creazione di spazi aperti pubblici, privati e collettivi;
- l’attenzione alla configurazione materiale di alcuni luoghi della trasformazione, per esempio la cosiddetta “piazza della socialità” dal cui disegno dipendono molti dei rapporti tra Vele, nodo intermodale e parco (Fig. 8.).

Il Progetto *Restart*, confermando l’impianto generale del disegno di indirizzo, mette in primo piano l’azione 4, quella intitolata Lotto M, “approfittando” dell’occasione del finanziamento della Presidenza del Consiglio. I punti principali del progetto riguardano dunque le demolizioni di 3 delle 4 vele restanti sul lotto M la riqualificazione della quarta (la Vela B), rifunzionalizzata per ospitare alloggi temporanei e, in seguito, funzioni pubbliche di interesse comunitario e la riorganizzazione dello spazio aperto risultante dalle demolizioni. Il Progetto riprende nel dettaglio i contenuti del documento del Tavolo sviluppandone e specificandone gli aspetti tecnici (dal piano di pre-fattibilità ambientale alle indicazioni per le demolizioni, all’analisi del degrado della Vela B). Molta attenzione viene prestata al processo di demolizione delle Vele sia per quanto riguarda le fasi di cantiere sia sullo smaltimento dei prodotti della demolizione: nessuna parte degli edifici verrà demolita attraverso esplosioni (con sommo dispiacere dei giornalisti), il processo di abbattimento

sarà eseguito con braccio meccanico, il che consente di ridurre al minimo la permanenza dei prodotti della demolizione al suolo.

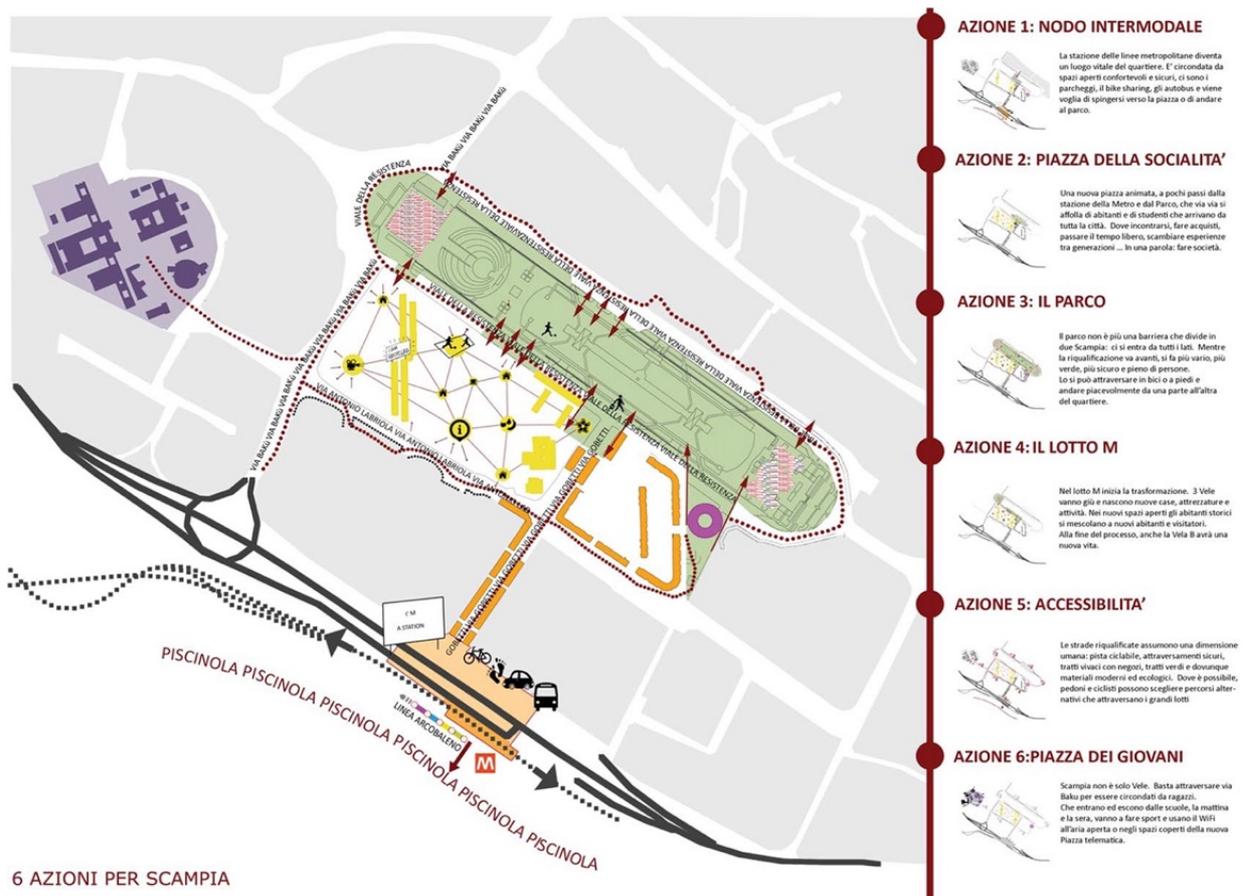


Fig. 8_Le azioni per Scampia segnalate nel Disegno di indirizzo. Fonte: *Disegno di indirizzo*, prodotto dal Gruppo di ricerca Università di Napoli Federico II

Il processo che ha portato alla definizione del progetto *Restart* presenta alcuni elementi di interesse, soprattutto perché nasce dalla collaborazione di attori in modi e tempi non tradizionali. Gli abitanti del quartiere non sono stati consultati, hanno effettivamente e attivamente partecipato alla costruzione del progetto, i gruppi di ricerca accademici non sono arrivati alla definizione di un piano tradizionale, hanno invece lavorato alla costruzione di una serie di linee guida strategiche e ad un disegno di indirizzo che l'amministrazione ha potuto tecnicamente rendere operativo (questo perché la strategia complessiva è "lieve" e si scompone immediatamente in "azioni" concrete che consentono di affrontare le "questioni principali" individuate nel disegno generale) proprio nella logica già accennata di "approfittare" delle occasioni (in particolare di finanziamenti o fondi) che si presentano.

Un processo che sembra suggerire l'idea che l'architettura, con le sue specifiche competenze, possa mettersi al servizio delle persone e delle loro necessità senza imporsi ma senza rinunciare a se stessa, in situazioni complesse, contraddittorie, difficili, che sempre più spesso sono "la scena viva" dei nostri territori contemporanei.

Riferimenti bibliografici

Comune di Napoli (2016). *Restart Scampia. Da margine urbano a nuovo centro dell'area metropolitana*. Progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Gruppo di ricerca Università di Napoli Federico II, Scuola Politecnica e delle Scienze di Base (2014). *Studio per la fattibilità strategica, operativa e funzionale finalizzato alla valorizzazione e alla riqualificazione dell'area delle Vele di Scampia*. Disegno di indirizzo: coordinamento prof. Mario Losasso.

Si ringraziano inoltre Daniela Buonanno e Carmine Piscopo per la disponibilità a rispondere a domande e curiosità, a fornire informazioni e precisazioni che hanno consentito la redazione di questa breve sintesi di una storia infinitamente più complessa che ha radici lontane e un futuro in costruzione.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Condizioni di criticità e di fattibilità strategica per la riqualificazione dell'area delle vele di Scampia

Mario Losasso

I principali elementi di studi e ricerche dell'Università

Le premesse generali delle linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale per l'intervento di riqualificazione per l'area delle Vele di Scampia partono dalla volontà di determinare le condizioni per proporre un grande piano di valorizzazione, partendo dall'ipotesi di riqualificare la Vela B e dotare di attrezzature e residenze il lotto M, attuando un processo di rigenerazione urbana attraverso interventi edilizi, oltre che sullo spazio pubblico e sul verde urbano. L'intenzione dell'Amministrazione ha previsto lo sviluppo di un modello partecipato per azioni coordinate con il coinvolgimento delle strutture istituzionali fra cui l'Università. Anche l'attività di ascolto delle esigenze delle componenti sociali, dell'associazionismo e dei comitati cittadini, oltre che il monitoraggio delle condizioni socioeconomiche e ambientali, rientrano nell'inesco di una pratica urbana virtuosa e capace di collegare i vari livelli di interlocuzione nonché le esigenze della coesione sociale e dello sviluppo locale con le azioni di carattere decisionale.

Con l'avvio del processo nel 2014, l'Amministrazione comunale ha proposto ad alcuni Dipartimenti dell'Università degli Studi di Napoli Federico II di partecipare a un Tavolo tecnico che fosse inserito in un quadro di programma di fattibilità strategica e funzionale. Le competenze dei tre Dipartimenti coinvolti – di Architettura (DiARC), di Strutture per l'ingegneria e l'architettura (DIST), di Ingegneria civile, edile e ambientale (DICEA) – sono state in riferimento ai problemi di carattere residenziale, infrastrutturale e di servizi nonché dei relativi aspetti morfologici, tecnologici e ambientali e di rispondenza a requisiti di sicurezza, aspetto, benessere, fruibilità, integrazione, gestione, salvaguardia ambientale per il grande intervento di riqualificazione.

In particolare, negli studi e nelle ricerche condotti in passato dalla Facoltà e dai Dipartimenti di Architettura sono emersi, almeno per una parte dei contributi, elementi a sostegno di una scelta di demolizione radicale delle Vele accanto a ipotesi di un "parziale salvataggio" di alcune Vele con integrazioni di servizi e attrezzature. Al di là delle soluzioni progettuali proposte, gli studi hanno costituito un momento di sedimentazione di conoscenze e di definizione di linee di indirizzo per la riqualificazione del quartiere di Scampia. I campi disciplinari investiti vanno dall'ambito del progetto

urbano e della progettazione ambientale a quello delle attività commerciali e delle pratiche urbane. Secondo una giusta e dimostrata interpretazione, il tema delle Vele si riflette come problema doppio, poiché non si può immaginare di risolvere il “Sistema Vele” senza pensare di risolvere il “Sistema Parco”.

I principali Accordi di collaborazione scientifica e le Convenzioni di studio e ricerca che hanno interessato i Dipartimenti della Facoltà di Architettura e il DiARC sono di seguito elencati:

- 1993, Consulenza per il Piano di Recupero delle Vele, Dipartimento di Progettazione Urbana e Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DPU prof. arch. Uberto Siola;
- 1996, “Commercio e città”, Convenzione fra Dipartimento di Progettazione Urbana e Camera di Commercio di Napoli, Responsabile scientifico per il DPU prof. arch. Aldo Capasso;
- 1999, Convenzione per consulenza tecnico-scientifica nell'ambito dell'attività di ricerca sulla riqualificazione urbana avviata con il programma di Scampia, Dipartimento di urbanistica e Comune di Napoli/Ufficio speciale Vele di Scampia, Responsabile scientifico per il DUN prof. arch. Vincenzo Andriello;
- 2008, Assistenza e supporto per l'elaborazione di soluzioni esecutive sostenibili per la qualità degli interventi di riqualificazione e di manutenzione di parchi e giardini della città di Napoli, Convenzione fra il Dipartimento di Progettazione urbana e di Urbanistica e il Comune di Napoli Dipartimento ambiente, Responsabile scientifico per il DPUU prof. arch. Mario Losasso;
- 2009, “Consulenza tecnico scientifica per il piano urbanistico esecutivo del lotto M nell'ambito del programma di riqualificazione urbana di Scampia”, Convenzione fra il Dipartimento di Progettazione urbana e di Urbanistica e Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DPUU prof. arch. Antonio Lavaggi;
- 2011-2013 "Stazione e città", Studi per la riqualificazione delle aree urbane di alcune stazioni di “Metrocampania”, Convenzione tra il Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica oggi Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli “Federico II” e la società “Metrocampania Nordest” s.r.l., oggi “Ente Autonomo Volturmo” s.r.l., Responsabile scientifico prof. arch. Pasquale Miano;
- 2012 “Riqualificazione dell'area del campo Rom di Cupa Perillo a Scampia”, Accordo di Collaborazione scientifica tra il DiARC e l'Assessorato al Welfare del Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DiARC prof. arch. Giovanni Laino;
- 2013/2015 “Valorizziamo Scampia. Strategie di comunicazione e accompagnamento del processo partecipato di rigenerazione di spazi pubblici all'interno del quartiere”, Accordo di collaborazione scientifica tra il DiARC e la Società Cooperativa sociale “L'uomo e il legno”, nell'ambito del Progetto (Wel)fare Comunità a Scampia/Valorizziamo Scampia, finanziato dalla Fondazione con il sud in collaborazione con il Comune di Napoli, Responsabile scientifico per il DiARC prof. arch. Maria Federica Palestino.

Nella loro articolazione da un punto di vista temporale e metodologico, gli studi svolti dall'Università hanno avuto il pregio di inquadrare in maniera significativa gli elementi di conoscenza delle numerose problematiche di carattere architettonico, registrando alcune rilevanti criticità di seguito riportate:

- limiti dell'idea di città con grandi unità residenziali autosufficienti circondate da assi viari per il traffico veloce separati dai percorsi pedonali;
- limiti della concezione di megastrutture residenziali tipiche degli anni 70 - “macchine per abitare” che si sono rivelate inadatte - con riferimenti ai grands ensembles francesi, al Corviale, alle Unità di abitazione;
- evidente inappropriatazza al contesto napoletano dei modelli tipologici a ballatoio, incapaci di determinare condizioni di privacy, sicurezza, convivenza e buon vicinato;

- criticità nella progettazione urbana per il posizionamento degli edifici, completamente scollegato dal contesto nella errata previsione che i modelli urbani ed edilizi prescelti per la formazione dei grandi insediamenti periferici avessero la capacità di interpretare positivamente lo sviluppo della città futura;
- impianto urbano e lotti urbani che aderiscono a un modello di zoning nella costruzione di “quartieri dormitorio”;
- marcata individualità dei singoli edifici che si misurano con una dimensione urbana dilatata e rarefatta e per l'assenza di strutture di mediazione tra i grandi edifici e l'impianto viario;
- carenza di soleggiamento e di ventilazione naturale nelle Vele, con marcata estraneità rispetto alle “misure” delle parti di territorio da urbanizzare;
- indifferenza rispetto alle dimensioni sociali di quantità e provenienza dei gruppi sociali da insediare;
- difformità di realizzazione delle Vele rispetto al progetto di Francesco Di Salvo, con significativa riduzione della distanza tra i corpi di fabbrica di ciascuna vela, con ballatoi e scale che hanno determinato, diversamente dal progetto originario, “pesantezza” visiva e ostruzione all'illuminazione naturale e alla ventilazione dello spazio centrale;
- costruzione realizzata con setti portanti in c.a. – diversamente dal progetto di Di Salvo che prevedeva pilastri e travi - che hanno indotto grande rigidità tipologica e distributiva;
- limite alle possibilità di trasformabilità e riuso delle megastrutture delle Vele realizzate con sistemi in c.a. e con modalità di particolare complessità e caratterizzazione;
- problemi gestionali delle Vele laddove in edifici così poco flessibili non è possibile insediare funzioni di carattere pubblico e di servizi;
- fallimento della concezione dello spazio pubblico previsto con criteri che sono stati rifiutati in molti contesti europei, in cui i più recenti insediamenti sono orientati a definire spazi pubblici con opportune graduazioni rispetto a spazi collettivi e privati finalizzati all'inclusione sociale e compatibili con la privacy e la sicurezza urbana e sociale;
- fallimento del Parco progettato solo come “disegno” e deficitario rispetto ai dettami di sicurezza dei parchi urbani (si determinano trappole di sicurezza, mancano attrattori per la rivitalizzazione, ecc.), di fruibilità e di attrattività.

Gli edifici del lotto M non possono quindi essere considerati documenti fedeli al progetto di Di Salvo e, in alcuni casi, se ne discostano tantissimo, benché conservino la testimonianza di un momento progettuale ben collocato nello scenario dell'architettura internazionale degli anni '70.

Le principali criticità e gli elementi strategici individuati nel documento del Comitato Storico Vele Scampia

Nello scenario delle azioni e delle sensibilizzazioni sul tema delle Vele di Scampia, un ruolo rilevante è stato svolto dai cittadini, dall'associazionismo e dall'azione incisiva del Comitato Storico Vele Scampia che ha redatto nel 2014, a cura di A. Memoli e V. Passeggio, un documento di “Inquadramento preliminare di reimpianto urbano relativo al Lotto “M” e all'area a Parco”. Gli obiettivi individuati già dal 1980 prevedono “il trasferimento dei nuclei familiari delle Vele dal contesto edilizio degradato e degradante e il perseguimento dell'integrazione di diversi contesti sociali attraverso il superamento della destinazione monofunzionale del Quartiere individuando funzioni urbane e riorganizzazione del sistema di accessibilità e mobilità in grado di determinare un impatto sulla cittadinanza locale e di assumere un ruolo nel complesso rapporto di Napoli con la sua conurbazione”.

Come segnalato nel Documento, quasi tutti i 926 nuclei familiari sono stati trasferiti dalle Vele ai nuovi alloggi realizzati nello stesso contesto urbano (dopo l'abbattimento delle tre Vele del Lotto “L”). Secondo il documento, la riallocazione abitativa dei nuclei familiari ulteriormente insediatasi nelle

quattro Vele residue va attuato nella Vela “B” riqualificata, abbattendo le Vele “A”, “C”, “D” e rendendo disponibile l’area del lotto “M” per servizi e attrezzature e per un intervento di edilizia residenziale corrispondente al 25% delle volumetrie presenti sul lotto “M” (offerta abitativa pubblico/privata, housing sociale, edilizia agevolata, ecc.).

L’individuazione di funzioni urbane in grado di generare integrazione di contesti sociali e di attrezzature, congruenti con il ruolo di Scampia nel quadro della futura Città Metropolitana di Napoli, guarda al superamento del modello di quartiere periferico prevedendo l’inserimento di funzioni qualificate. In un’ottica di aderenza alle esigenze espresse dalla cittadinanza, vanno inquadrare le scelte di realizzazione delle sedi per l’Istruzione Universitaria e per Istruzione dell’obbligo, per attività formative professionali, di supporto, assistenza e socializzazione pubbliche, per lo spettacolo, sportive, di verde pubblico.

Tali funzioni andrebbero, secondo la proposta del Documento, ulteriormente potenziate con il completamento del Polo Universitario e con attrezzature didattiche oltre che con la ridefinizione di alcune funzioni per la cosiddetta “Piazza delle socialità” e “Piazza dei mestieri”, prevedendo fra l’altro laboratori per favorire l’occupazione e locali destinati alle Associazioni attive nel Quartiere.

Un elemento di indirizzo progettuale contenuto nel Documento propone la ridefinizione del sistema di accessibilità e mobilità a Scampia con la conferma della ipotesi della realizzazione del “Nodo Intermodale” di interconnessione della Stazione metropolitana di Piscinola (Linea 1 e la linea MetroCampania-Nord per Aversa-Giugliano) con altri sistemi di trasporto. L’opportunità della restrizione di sedi stradali è proposta nel contesto della ridefinizione del sistema di mobilità declassando, ove possibile, la tipologia stradale da scorrimento veicolare veloce che determina una vera e propria “barriera architettonica” in strade urbane con impatto ambientale controllato finalizzate alla coesione sociale.

L’attuazione del programma e gli indirizzi del Documento del Comune di Napoli

Anche avvalendosi dei contributi degli studi specialistici, dell’associazionismo e dei cittadini, l’azione svolta dalle varie Amministrazioni comunali a Napoli ha avuto passaggi temporali e politici molto articolati negli anni. Allo stato attuale, un organico Documento dell’Amministrazione comunale predisposto nell’agosto del 2014 riporta un preliminare inquadramento storico e amministrativo del processo di insediamento nonché del dibattito su Scampia e le Vele così come si è sviluppato negli scorsi anni. Il Documento riporta inoltre lo stato di attuazione del Programma di riqualificazione urbana delle Vele di Scampia, approvato nel 1995. Gli interventi di edilizia residenziale pubblica sostitutiva delle Vele risultano eseguiti per oltre il 90% della previsione, mentre tra gli interventi di urbanizzazione primaria, risultano realizzati gli adeguamenti di impianti di pubblica illuminazione e reti fognarie, le strade di servizio alle nuove residenze, la piazza per grandi eventi (piazza Giovanni Paolo II). Sono in corso di realizzazione la piazza attrezzata con strutture per il commercio e per la cultura, nell’ambito del progetto “Piazza della Socialità”. Nel campo delle urbanizzazioni secondarie sono stati realizzati nuovi edifici pubblici, spazi per attività sociali e di servizio. Di grande rilievo è la realizzazione in atto del polo delle Scienze Mediche dell’Università di Napoli Federico II.

Nel documento, l’Amministrazione comunale individua l’area delle Vele quale elemento di cerniera con i comuni limitrofi e intende localizzare in essa alcune funzioni privilegiate nonché nuove funzioni, a carattere urbano e metropolitano, in grado di dare una nuova articolazione alla composizione sociale del quartiere. La proposta per l’intervento di riqualificazione urbana prevede, dunque, in una prima fase l’abbattimento di tre Vele su quattro, consentendo il trasferimento temporaneo dei nuclei familiari non ricompresi negli attuali piani di mobilità e il completamento degli alloggi di edilizia residenziale pubblica. Sarebbe in tal modo – e lo studio condotto dall’Università concorda con tale posizione – opportuno prevedere la Vela B adeguatamente ristrutturata, in modo da poter avere per essa una conversione di destinazione d’uso da quella di alloggi temporanei a edificio “rigenerato”

per una nuova immagine di Scampia alla scala metropolitana, insediandovi appropriate funzioni qualificate prevalentemente di uso pubblico.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

“Restart Scampia”

Carmine Piscopo

Parole chiave:

Architettura, progetto, processo, politica, collettività

Architecture, Project, Process, Politics, People

Abstract

Disposte nel margine settentrionale del territorio comunale, le Vele oggi costituiscono il centro di una città continua che da Napoli arriva a Caserta. Un caso emblematico di “nuova centralità”, non solo fisica, quanto, anche, geografica ed esistenziale. Il testo prova a rileggere le mutate condizioni di tempo, di luogo e di scala, che sottendono il processo che ha portato al progetto “Restart Scampia” dell’Amministrazione Comunale di Napoli.

Fine dei grandi racconti

Figlie di un intenso dibattito sorto intorno agli anni '50 e '60, e poi sulla scorta degli studi della Commissione Piccinato (1964), le Vele costituiscono l’emblema di una stagione dell’architettura fondata sull’utopia dell’edificio per alloggi collettivi, sul decentramento dei pesi insediativi dal centro città, sul gigantismo dei piani di zona e sulla grande dimensione, sul ruolo dell’architettura nella costruzione della città moderna. E, ancora, sulla spina analitica degli studi urbani che attraversava il panorama disciplinare di quegli anni, sulla derivazione delle forme del progetto dalla realtà indagata e sull’insieme delle relazioni che si andavano stabilendo tra l’abitare moderno, la ricerca tipologica e il quadro delle tassonomie. Andrebbero, poi, qui ripercorsi il dibattito sulle 167, il richiamo alla tradizione autentica del Movimento Moderno, alle ipotesi di fondazione e rifondazione del panorama disciplinare, alla definizione di nuovo “insieme urbano” in relazione alle previsioni dei nuovi assi di sviluppo territoriale, alla messa a punto delle previsioni connesse con l’espansione, la crescita e il decentramento della città, ai modelli sociali

ed economici che trovavano spazio nel panorama del primo nucleo di formazione delle esperienze del Centrosinistra a Napoli e in Italia.

Parimenti, e di contro, andrebbero qui riportati il dibattito degli anni '80 e '90 (che, in un raggio di azione più ampio segnarono, nelle esperienze fuori dall'Italia, la fine dell'assioma analitico), l'insieme delle rivendicazioni, delle lotte urbane e delle denunce delle condizioni di invivibilità che hanno attraversato il panorama di quegli anni, le prime grandi mobilitazioni e i primi sinceri riconoscimenti di quanto quella utopia fosse così astrattamente legata a modelli urbani che si erano dimostrati nel tempo non in grado di prevedere e coordinare la crescita e l'adattamento dei nuovi insediamenti collettivi, sorti in assenza di indirizzi di relazione o di profonda connessione con le altre parti del territorio urbano (Siola, 1994).

Un percorso, questo, che ha a lungo registrato l'opporsi di visioni differenti, spesso marcate da punte di radicalità, tra coloro i quali hanno fatto proprie le istanze di invivibilità delle realtà sociali, animate non dal solo spirito di urgenza di fuoriuscita dalla marginalità, quanto, anche, di una necessaria revisione dall'interno dei modelli insediativi di quegli anni, *versus* istanze di un mondo non solo accademico, che ha a lungo visto nella conservazione e nel completamento dell'impianto di Franz di Salvo, di cui restano oggi in piedi quattro delle originarie sette Vele, una necessaria operazione di continuità nei confronti di un patrimonio culturale e architettonico¹. Un confronto, dunque, ancora oggi vivo e aperto, nel quale si registrano, dall'uno e dall'altro lato, l'opporsi di differenti argomentazioni, che hanno finito, con il tempo, con il generare separazioni e divisioni non solo tra culture tra loro differenti, quanto, anche, lacerazioni interne alle medesime comunità accademiche, come alle medesime realtà sociali. Una discussione, che per economia di spazio non potrà essere affrontata nell'ambito di questa nota, che tuttavia riveste una portata straordinaria che ancora oggi attraversa e ispira, spesso in modo nostalgico, le ragioni di una parte della cultura architettonica.

Vale solo la pena di richiamare, infatti, quanto, in ambito scientifico, il prevalere di alcune forme di nostalgia, drammaticamente irretite da atteggiamenti di difesa ideologica di una radice che pur riveste grande importanza, sia stato profondamente studiato in recenti rassegne, in sezioni di documenti specificamente dedicati, in retrospettive storiche, in Biennali di Architettura ed esposizioni internazionali, in lucidi testi che hanno evidenziato quanto dietro tale atteggiamento si celi il senso della perdita di un riferimento dell'architettura, che vede in questa cultura l'ultimo atto di un modernismo eroico che ha finito con il produrre, nel confronto con la realtà, il fallimento di istanze autenticamente moderniste. Il cui ribaltamento, sulle spalle delle collettività, ha generato profondi conflitti e dialettiche, in alcuni casi, irriducibili.

Se la fine dei "grandi racconti" ha potuto mettere in luce fallimenti ed illusioni di poetiche, di immaginari separati da realtà sociali, illuminando istanze, desideri, proiezioni, bisogni, narrazioni, di collettività (e non solo) a lungo rimaste schiacciate, che oggi finalmente emergono con la propria «verità storica» (Celati, 1975), su un altro versante, il medesimo frangersi, per effetto del suo stesso passaggio, ha avuto anche il ruolo di mostrare quanto spessi e grevi siano i frantumi di castelli ideologici abitati dalla nostalgia e dal mito.

Così, con il loro orizzonte aspro e cementizio, che si staglia contro il cielo, le Vele sono figlie di un'illusione che è innanzitutto «cattiva utopia» (Cacciari, 2009), sostenuta da una politica e un'architettura che mai, a partire dagli autori, hanno riconosciuto quell'opera e quel programma elementi fondanti un tempo, un luogo e una scala, in cui il Moderno stesso, senza vergogna, potesse riconoscersi.

“Re-start Scampia”

È in queste profonde dilacerazioni, cui si sono sovrapposti nel tempo una gran mole di studi e di progetti, sorti sia in ambito accademico e istituzionale, sia in ambito di comitati, collettivi,

associazioni, che “Re-start Scampia” ha mosso i suoi primi passi. Era necessario riavvicinare, come aspetti di una stessa ricerca, la cultura accademica alla realtà sociale e all’azione politica, alle istanze della collettività, riconoscendo, da un lato, il valore di un quadro di ricerche e, dall’altro, la voce profonda di una comunità che per tanti anni aveva messo in piedi una vera e propria strategia di resistenza contro una narrazione univoca e omologante, costruendo forme alternative e nuove di cultura. E, ancora, riconoscere che in una situazione così dilacerata e divisa, l’architettura è parte di un processo più grande, che cammina sulle gambe della collettività e vive nel respiro delle sue generazioni, come una condizione nuova da cui non è possibile prescindere.

È su queste basi, dunque, e nella disamina attenta di studi, ricerche, elaborazioni stratificatesi nel tempo, che nasce “Re-start Scampia”, il progetto di rigenerazione urbana con il quale il Comune di Napoli ha partecipato, classificandosi tra gli interventi finanziati, al *"Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia"*.

Il progetto, già interessato da una quota di cofinanziamento di circa 9 milioni di euro nell'ambito del PON Metro, ha ottenuto così un finanziamento di circa 18 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori risorse economiche reperite dai capitoli di bilancio che formano il *Patto con la Città* (30 milioni di euro) sottoscritto con Presidenza del Consiglio dei Ministri a Napoli a ottobre 2016, nonché l’ulteriore finanziamento già previsto dal Governo per la Città Metropolitana (30 milioni di euro) e un ulteriore impegno di risorse proprie programmate dalla Città Metropolitana (20 milioni di euro).

Un’operazione, dunque, di ingegneria finanziaria, che tiene insieme numerose competenze e diversi strumenti, con il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dal *Bando Periferie*, al *Pon Metro*, che hanno dato luogo al Progetto “Re-start Scampia”, che prevede l’abbattimento di tre Vele e la riqualificazione della quarta per l’abitare temporaneo, unito a un complesso programma di trasferimento dei nuclei insediati, al *Patto per Napoli*, alla seconda tranche del *Bando Periferie* destinato alle Città Metropolitane e alle risorse della Città Metropolitana, che darà luogo al bando per la rigenerazione dell’intera area del Lotto M, del Parco della Socialità, di tutte le aree contigue, degli accessi infrastrutturali ai più importanti assi di scorrimento che connettono Scampia con i Comuni dell’entroterra, delle aree risultanti dai principali assi stradali di connessione urbana, fino alla rimodulazione dell’edificio della Stazione della Metropolitana, che ha drammaticamente separato il quartiere di Scampia dal quartiere di Piscinola. Un programma, quest’ultimo, che vedrà, attraverso l’indizione di un concorso internazionale di progettazione, la trasformazione dell’ultima Vela (celeste) da edificio destinato all’abitare temporaneo in nuova sede della Città Metropolitana e la dotazione per l’area di servizi urbani integrati, attrezzature collettive, spazi comuni, standard di quartiere, asili nido, luoghi di istruzione e di formazione professionale, nuove residenze nei limiti previsti dal Piano Regolatore, insieme con alcuni progetti speciali che riguardano l’edificio della Stazione e il grande parco, con l’obiettivo di trasformarli da “barriera che separa” in elementi di riagggregazione alle diverse scale, di riconnessione del tessuto urbano e luogo di concreta vivibilità della collettività.

Non solo, dunque, un intervento di demolizione delle Vele A, C, e D, quanto un progetto complessivo di rigenerazione, che prevede la realizzazione di nuove volumetrie residenziali, la dotazione di servizi urbani integrati e di attrezzature collettive (assistenza sociale, formazione scolastica, sicurezza, attività educative), nonché la realizzazione della nuova sede della Città Metropolitana e interventi sul parco di Scampia e sul sistema della mobilità.

Il piano urbanistico attuativo, che riguarderà la rigenerazione del lotto M, del Parco e delle nuove connessioni, sarà pertanto oggetto di specifica gara di progettazione, al fine di consentire un dibattito e un’ampia partecipazione pubblica alla trasformazione dell’intera area. Circa le

demolizioni, attualmente l'Amministrazione ha predisposto e bandito tutte le gare di progettazione, ha curato con il Governo l'insieme degli atti amministrativi e contabili, e di recente si sono concluse le gare dei lavori per l'abbattimento della prima Vela².

Un dibattito e un progetto. Infine, un processo

Con tale proposta, elaborata insieme con i Dipartimenti di Ingegneria e Architettura dell'Università Federico II³ e con i comitati e le associazioni attive sul territorio, si conferma dunque la volontà dell'Amministrazione di operare incisivamente su quelle aree di margine urbano che oggi acquisiscono, di fronte alla dimensione della Città Metropolitana, nuovo ruolo e nuova centralità urbane. Alla base, una duplice volontà: riconoscere che quanto abbiamo a lungo chiamato "margine urbano", giacché osservato a scala del territorio comunale, si dispone, oggi, a scala della Città Metropolitana, come il centro di una Città continua che da Napoli arriva a Caserta. E, insieme, costruire il luogo di una discussione pubblica, che tenesse insieme un dibattito e un progetto, entro cui far confluire non solo un quadro di ricerche maturato nel tempo, di cui andavano recuperati certamente un metodo e una stratificazione di scritture progettuali, quanto, anche, un nuovo quadro di cultura, che dagli anni '80 in poi, in modo certamente imperfetto, aveva iniziato a mettere a fuoco presso le collettività, in collaborazione con studiosi, ricercatori autonomi e reti informali di ricerca, nuove figure urbane e nuovi punti di vista, visioni di cambiamento e necessità di trasformazione. Inaugurando, così, un processo del tutto inedito, che traeva origine da una condizione estrema, per distaccarsene, innervandosi in luoghi di recupero di dignità e di riaffermazione della centralità della persona. Giacché dietro la rabbia, vi è sempre una sofferenza e l'architettura tutta, se vuole, sa bene che anche di ciò è fatta quella che Aldo Rossi definiva la «sua sottoveste umile e sacrale» (Rossi, 1988).

Il luogo di tale discussione, dunque, non poteva che essere pubblico, ossia, innanzitutto le grandi piazze disposte ai piedi delle Vele. È lì che si sono tenute decine di assemblee territoriali, dove, tra l'altro, sono state sperimentate forme di partecipazione diretta delle collettività nella definizione dei pesi e delle rappresentanze nella formalizzazione delle scelte amministrative. Un modo, oggi, che può certamente apparire inedito, ma che tuttavia non riprende altro che un cammino antico dell'architettura. Sono state così formalizzate decine di assemblee territoriali affollatissime e spesso attraversate da grande tensione, nelle quali si registravano, in una riduzione costante di distanza tra rappresentati e rappresentanti e in un dialogo costante tra Istituzioni e collettività, di volta in volta, i differenti stati di avanzamento di un progetto, cui lavoravano rappresentanze della collettività, comitati, Università e Amministrazione. Così, da luogo di marginalità, le Vele hanno costituito il luogo di accoglienza di una discussione che nel tempo si era spezzata, mentre, contestualmente, altri confronti si svolgevano nelle aule universitarie, negli Uffici del Comune, nella sede dello storico Comitato Vele e, di là in poi, in piazza Montecitorio, nelle sale di Palazzo Chigi, nelle commissioni Ambiente e Territorio della Camera e del Senato e nell'Aula della Camera, dove, il progetto, in una storica seduta, è stato presentato e discusso alla presenza delle più alte cariche dello Stato. E di là, sono entrate di nuovo in circolo, allorché lo Stato, attraverso i propri rappresentanti, è stato accolto, in un atto di ricezione e di amore, nelle case degli abitanti delle Vele.

Il principale risultato di questo percorso, che ha visto la trasformazione di una prima proposta progettuale in un insieme di progetti finanziati e di gare pubbliche, non è nel progetto, di cui la collettività è concretamente autrice, quanto in un processo, che ha riavvicinato, e tenuto insieme, Istituzioni e collettività, comitati, associazioni, cittadini, abitanti, a partire da un'operazione di "riconoscimento" reciproco, delle Istituzioni e delle collettività di riferimento, di distribuzione di "sovranità", di rispetto delle reciproche autonomie, nonché di sperimentazione diretta di forme inedite di partecipazione e di costruzione di un dibattito pubblico, aperto ad accogliere dialettiche

anche irriducibili. Un percorso, che ha tenuto insieme, come aspetti di una stessa ricerca, architettura, collettività, partecipazione alle scelte, realtà fisica e sociale, città e politica. Il senso di questo “riconoscimento” (che deve sempre animare lo spirito delle Amministrazioni) è parte di un processo più grande dentro cui l’architettura tutta è oggi impegnata, nella costruzione di un orizzonte di attesa, dentro cui si riflettono istanze, desideri, bisogni delle collettività. Il progetto ne prolunga il movimento.

Note

1. Tra i numerosi contributi, Cfr. Belfiore P., Gravagnuolo B. (1994), *Napoli. Architettura e urbanistica del Novecento*, Laterza, Roma-Bari IT.; Sicignano E. (1998), “Le Vele di Scampia ovvero il fallimento dell’utopia”, in *Costruire in Laterizio*, n. 65, pp. 368-373, Tecniche Nuove, Milano, IT.; Coccia F., Costanzo F. (2002), *Recuperare Corviale*, Kappa, Roma, IT.; Gambardella A. (2003), *Postfazione* a G. Fusco (a cura di), *Francesco di Salvo. Opere e progetti*, pp. 180-182, Clean, Napoli, IT.; Gizzi S. (2010), *Come mettere le mani sulle Vele*, in “La Repubblica”, cronaca di Napoli, 14 ottobre, Napoli, IT.; Discepolo B. (2010), *Il sovrintendente al Comune. Da ecomostro a monumento: Le vele non vanno abbattute*, in “Il Mattino”, 2 ottobre, p. 41, Napoli, IT.; Cosenza G. (2010), *Per far rinascere le Vele c’è bisogno di architettura (ma non degli architetti)*, in “Corriere del Mezzogiorno”, 12 novembre, Napoli, IT.; Mazziotti G., Rosi M. (2010), *Salviamo le Vele di Scampia*, in “Corriere del Mezzogiorno”, 13 novembre, Napoli, IT.; Castagnaro A. (2010), *Quanto veleno su quelle Vele. Eppure, all’assessore piacevano*, in “Corriere del Mezzogiorno”, 19 novembre, Napoli, IT.; Carughi U. (2010), *Il destino delle Vele*, in “La Repubblica”, cronaca di Napoli, 12 ottobre, Napoli, IT.; Dezzi Bardeschi M. (2011), “Archeologia del moderno e tramonto dell’utopia. Le Vele di Gomorra sono lo specchio del nostro imbarazzo?”, pp. 2-5, in *Ananke. Quadrimestrale di cultura, storia e tecniche della conservazione per il progetto*, n. 62, Firenze, IT.; Purini F. (2016), “Contro gli errori del Moderno”, in *Ananke. Quadrimestrale di cultura, storia e tecniche della conservazione per il progetto*, p. 57, e Mascilli Migliorini P., Castelluccio R., Casati C. (2016), “Napoli: si chiuda la sperimentazione, si aprano le periferie”, pp. 58-63, in *Ananke. Quadrimestrale di cultura, storia e tecniche della conservazione per il progetto*, n. 79, Firenze IT.
2. Un approfondimento ulteriore andrebbe ancora condotto circa l’insieme delle mobilitazioni che nel tempo si sono susseguite e i trasferimenti dei nuclei familiari. Data l’economia della presente nota, ciò che sinteticamente può esser detto è che già a partire dalle prime mobilitazioni, il Comune, in data 10 giugno 1989, delibera di assoggettare i lotti su cui ricadono le Vele (L e M) a Piani di Recupero ai sensi della Legge 457/1978. La fattibilità del Piano viene verificata già in assemblea con una proposta progettuale che prevede la realizzazione di corpi di fabbrica di 3-4 piani, con scale relazionate a 6-8 famiglie, corti di pertinenza sistemate a verde, separazione dei percorsi e realizzazione di nuovi luoghi di relazione sociale. Le sollecitazioni poste all’Amministrazione cittadina portano nel 1994 all’approvazione di una delibera che prevede l’abbattimento (anche se parziale) delle Vele e, nel 1995, all’approvazione del piano di riqualificazione “Vele” Scampia, redatto sulla scorta di studi e proposte progettuali della Facoltà di Architettura di Napoli. La distruzione di tre Vele avviene con gli abbattimenti dell’11 dicembre 1997, del 22 febbraio 2000 e del 29 aprile 2003. L’apertura dei cantieri, per il trasferimento abitativo dei nuclei familiari presenti nelle Vele ha inizio nel 1997. Le rivendicazioni degli abitanti e le denunce relative alle intollerabili condizioni di vita del quartiere hanno da sempre generato, tra gli abitanti di Scampia, condizioni per la costruzione di un’ipotesi condivisa e realmente partecipata di progetto. Vale, a riscontro, nel 1991, l’istituzione da parte del Ministero delle aree urbane di un gruppo di coordinamento costituito dai rappresentanti delle istituzioni firmatarie del programma di riqualificazione, approvato poi nel 1995 e attuato per il 90% per quanto riguarda gli interventi di edilizia residenziale pubblica sostitutiva delle Vele. Ad oggi, sono stati trasferiti nei nuovi comparti edilizi più di 800 nuclei familiari. Dei nuclei ancora presenti nelle Vele, sui quali è in corso un accurato monitoraggio dell’Assessorato alle Politiche abitative e dei relativi Uffici, parte rientreranno nel completamento del programma di edilizia residenziale pubblica di 188 alloggi recentemente completati e parte verranno trasferiti temporaneamente nella Vela B, di cui al bando di progetto.

Di altri 300 nuclei insediati originariamente nelle Vele, 80 sono stati trasferiti in alloggi di edilizia residenziale pubblica del dopo terremoto, mentre altri 220 sono stati trasferiti nel lotto G mediante la realizzazione di un intervento IACP per Edilizia Economica e Popolare, destinato originariamente a essere finanziato con la legge 167/1962 e successivamente realizzato con i fondi del Piano di Riqualificazione Urbanistica (PRU) "Vele" Scampia.

3. Accordo di Collaborazione Scientifica tra il Comune di Napoli (Assessorati all'Urbanistica e al Patrimonio; Direzione Centrale Pianificazione del Territorio) e il DiARC_Dipartimento di Architettura, il DICEA_Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale e il DIST_Dipartimento di Strutture per l'Ingegneria e l'Architettura, sottoscritto nel 2014, dal titolo "*Studio per la fattibilità strategica, operativa e funzionale finalizzato alla valorizzazione e alla riqualificazione dell'area delle Vele di Scampia*". Firmatari e autori dello studio, anche i Comitati e le Associazioni attive sul territorio, tra cui alcuni rappresentati dello storico "Comitato Vele di Scampia".

Riferimenti bibliografici

Belfiore P, Gravagnuolo B. (1994), *Napoli. Architettura e urbanistica del Novecento*, Laterza, Roma-Bari, IT.

Cacciari M. (2009), *La Città*, Pazzini Editore, Verrucchio, IT.

Celati G. (1975), *Il Bazar archeologico*, in "Il Verri" n° 12, Einaudi, Torino, IT.

Relazione della Commissione Piccinato sul Piano di Napoli, 28 gennaio 1964, Napoli, IT

Rossi A. (1988), *Un'educazione realista*, in Ferlenga A., *Aldo Rossi. Architettura 1959-1987*, Electa, Milano, IT.

Siola U. (1994), *Relazione di Coordinamento e sintesi*, in "Le Vele di Scampia", *Bollettino del Dipartimento di Progettazione Urbana*, Napoli, IT.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Un passo indietro per l'Architettura un grande passo per l'umanità: il progetto Restart Scampia dal punto di vista del DiARC

Paola Scala

Parole chiave:

Scampia, Vele, Utopia, Rigenerazione urbana, Processo,
Scampia, Vele, Utopia, Urban Regeneration, Process

Abstract:

Il contributo del gruppo di lavoro dell'Università di Napoli Federico II al progetto Restart Scampia non si configura come la messa a punto di uno stato dell'arte *scientifico* né come un *prodotto* (piano o progetto) definito in tutte le sue parti.

Il documento riparte dalla lettura di cosa sia Scampia oggi, tentando di delineare un *processo* possibile per la "ripartenza" di questa periferia attraverso l'individuazione di sei azioni che cercano di definire con chiarezza cosa fare per quest'area (e non solo per le Vele) e come farlo anche da un punto di vista fisico, gestionale, temporale e economico. Un passo indietro rispetto all'idea dell'Architettura come *esito*, che consente di guardare le cose da un'altra prospettiva forse più *efficace*, certamente più duttile.

Preludio: il punto di vista del documento strategico.

... è evidente che è necessario che l'Architettura (quella con la A maiuscola che ha prodotto molte cose, tra cui le Vele) faccia un passo indietro: non tanto per ridimensionare la sua azione quanto per modificare il suo sguardo e la sua logica interpretativa ... il testo, estratto dal contributo di Roberta Amirante al documento strategico elaborato nel 2104 dal gruppo di lavoro della Federico II¹ racconta "qualcosa" sullo spirito con il quale i docenti coinvolti hanno deciso di approcciare l'ennesimo studio progettuale sull'area delle *Vele*.

Ennesimo perché molte volte, in passato, la (allora) Facoltà di Architettura di Napoli ha collaborato con diverse istituzioni e enti alla messa a punto di ipotesi strategiche e alla redazione di piani e progetti finalizzati alla riqualificazione di una delle periferie più famose/famigerate di Italia². L'elenco di studi e convenzioni già stipulate, segue e accompagna la storia del quartiere, una storia, come ben noto, difficile e complicata sin dai suoi esordi. Quando il gruppo della Federico II, e in particolare quello del DiARC, ha cominciato a lavorare questa storia pesava (e forse pesa ancora) come un macigno. La qualità e la serietà di molti di questi studi, se da un lato rappresentava un utile patrimonio di confronto, dall'altro sembrava raccontare una storia di straordinaria *inefficacia*, nella quale anche le poche e depotenziate azioni che erano state con grandi difficoltà attivate sembravano non essere riuscite a sortire effetti. Ma questo è il punto di vista della ex Facoltà di Architettura... quella che contrappone (dal suo punto di vista giustamente) la "grandezza" dell'idea alla base del progetto di Franz di Salvo, alla "pochezza" delle nuove palazzine costruite negli ultimi dieci anni, sull'asse di via Gobetti, a ridosso dei lotti L e M.

A Scampia si arriva con la nuova linea metropolitana, la stazione (di Piscinola/Scampia) si trova a una quota superiore rispetto a quella del quartiere *moderno* progettato nel 1962. Per arrivare a Scampia bisogna "scendere di livello"; uscendo da questa "stazione dell'arte" mai finita ci si trova davanti a due muri bianchi, il lato corto delle nuove palazzine di via Gobetti, dove si intravede un poster sbiadito: "Benvenuti a Scampia". *Su quel muro*, ho sentito dire una volta a Vittorio Passeggio³, *vorrei vedere raccontata la nostra storia e vorrei che la gente sapesse che cosa abbiamo ottenuto*. Da quando nel 1997, sotto l'amministrazione Bassolino, fu presa e poi attuata la decisione di abbattere le Vele del lotto L (la questione per la verità era nell'aria da ben prima ed era stata oggetto di valutazione nella convenzione del DPU del 1993⁴) la città si è divisa. Da una parte politici, amministratori e soprattutto abitanti delle Vele che spingono con forza verso la demolizione, dall'altra architetti, economisti, e uomini di cultura che vedono in questo gesto un inutile atto demagogico e populista che, oltretutto, demolisce un'opera dal disegno molto avanzato per la sua epoca, progettato peraltro con il contributo di figure professionali collaterali tra cui economisti e sociologi (Belfiore 2003).

Alcuni hanno detto che non c'è mai stato un dibattito pubblico, il che forse è vero nel senso che l'*intelligenza*, su questa questione, non sembra essere mai stata coinvolta. Ma il dibattito c'è stato e continua a esserci. Gli abitanti delle Vele ne hanno voluto e ne vogliono la demolizione. Questa, per esempio, è una grande differenza rispetto ad altri luoghi analoghi, come lo ZEN, o il Corviale, dove non c'è la stessa volontà o almeno non appare così unanime.

Fuga: Vele sì o Vele no?

Quando ci fu chiesto di lavorare a questo documento di supporto di quello che sarebbe diventato il progetto *Restart Scampia*, il destino delle Vele era già segnato. Come Università avremmo dovuto tentare di convincere il nostro "committente" dell'inadeguatezza delle sue scelte e batterci perché le grandi megastrutture, venissero conservate?

Molti lo sostengono ... ma il problema era che alcuni di noi (forse non tutti) condividevano il punto di vista per diversi ordini di ragioni.

Si sono scritti fiumi di inchiostro sulle Vele. Che l'idea alla base del progetto era grandiosa che reinterpretava i principi alla base *Unité d'Habitation* di Le Corbusier e che rappresentava una delle migliori interpretazioni italiane della tendenza architettonica degli anni '60 improntata alla costruzione di grandi megastrutture dell'abitare. Si è detto che il progetto originale di Franz di Salvo

fu stravolto nella sua fase di attuazione; che non furono realizzati i servizi e il verde pubblico previsto; che l'originale struttura a cavalletto (ispirata alle analoghe strutture di Kenzo Tange) fu sostituita dall'impresa appaltatrice con una tradizionale struttura trilitica e che, quindi, le proporzioni degli edifici furono stravolte; che il sistema di ballatoi e di accesso agli alloggi non fu realizzato come previsto con materiali leggeri e trasparenti; che l'originale profilo a Vela, di fatto, divenne uno Ziggurat... tutto ciò è assolutamente vero e pone sul tavolo la prima domanda: se le modifiche indotte dalla ditta appaltatrice sono di questa portata perché conservare quello che di fatto rappresenta l'aborto di un'idea?

La risposta che in genere arriva dal mondo dell'Architettura è che in realtà la grandiosità del progetto è tale che sopravvive nonostante le alterazioni indotte e che il vero problema delle Vele è di natura politica e sociale, legato alla progressiva ghettizzazione di fasce marginali e categorie deboli e a un mancato controllo del territorio, condizioni che hanno favorito il proliferare delle organizzazioni criminali... tutto vero e innegabile... ma allora la domanda è: se le Vele sono diventate un "icona" del male, al punto che i suoi abitanti ne chiedono l'abbattimento, può l'Architettura riscattarle attraverso un processo teso a recuperare (non si sa bene come) alcune qualità del progetto originale?

In genere la risposta è sì! Altrove è successo! Se si riuscisse a debellare la criminalità, a realizzare i servizi e a indurre nel tessuto sociale la giusta *mixité*... a "convertire" le Vele in una tipologia diversa di residenza, magari trasformandole in alberghi, ostelli o terziario... allora!!!! Del resto gli stessi edifici a Marina Baie des Anges e nell' Ex Villaggio Olimpico di Montreal, da cui traggono ispirazione, funzionano! Anzi sono edifici di lusso!

C'è qualcosa di poco convincente in questa risposta che tende ad assolvere l'Architettura imputando tutte le colpe e i fallimenti alla politica, ai costruttori e agli abitanti. Gli architetti non dovrebbero fare i sociologi, dovrebbero fare gli architetti, anche (e forse soprattutto) quando parlano dei propri (in senso lato) fallimenti. Quindi al di là delle molte considerazioni che ciascuno di noi fa, in quanto cittadino napoletano, membro di una società più o meno civile e (non ultimo) in quanto essere umano, sulle Vele (e non solo) l'Architettura avrebbe il dovere di costruire risposte più "disciplinari", affrontando la questione dal punto di vista del rapporto con il paesaggio e dell'impianto urbano e di quello tipo-morfologico. E forse queste risposte non sarebbero così assertive (Fig. 1.).

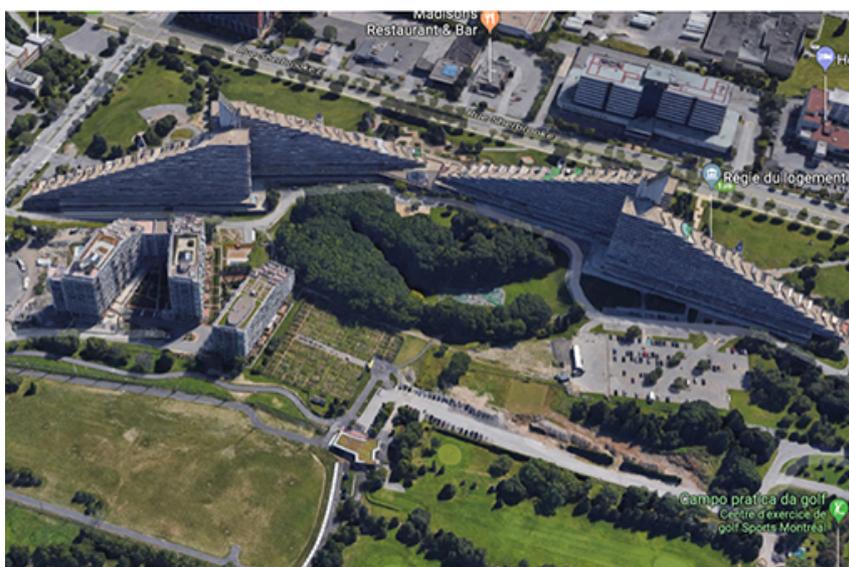


Fig.1. Marina Baie des Anges.

Quando i sostenitori delle Vele citano Marina Baie des Anges e l'Ex Villaggio Olimpico di Montreal a qualcuno potrebbe sorgere il dubbio che, consapevolmente o inconsapevolmente, stiano barando. A Marina Baie des Anges gli edifici dall'andamento sinuoso, non sono posizionati in serie, ma costruiscono una sorta di geografia artificiale, una corona di colline che determina un'encalve affacciata sul mare (Fig. 2.).



Fig.2. Ex Villaggio Olimpico di Montreal.

Nel caso Ex Villaggio Olimpico di Montreal le "Vele" sono anch'esse disposte sul fondo di un parco quasi a costruirne lo sfondo necessario e a dare misura a un'area altrimenti non identificabile in un paesaggio "piatto" e senza rilievi (Fig. 3.).



Fig. 3. Scampia, le Vele.

A Scampia gli edifici disposti in serie ricordano le *vele* di navi costrette in un porto ... nessuna riesce a emergere, ciascuna è oscurata dall'altra. Ma oltre all'impianto urbano e alla relazione con il paesaggio, ciò che più di tutto fa la differenza tra il caso italiano, quello francese e quello canadese sono proprio gli edifici... simili nell' "immagine" (per la verità nel caso di Marina Baie des Anges decisamente più bruttina) ma profondamente diversi nell'"idea".

A Marina Baie des Anges gli edifici sono caratterizzati da un unico blocco e non da due paralleli, mentre a Montreal, dove gli edifici sono forse più simili a quelli di Franz di Salvo, i due blocchi paralleli sono sfalsati in modo che nessuno dei due faccia ombra all'altro.

A Scampia invece ciascun "edificio" è caratterizzato da quattro blocchi disposti parallelamente a due a due rispetto all'elemento di distribuzione principale. Tra i due blocchi paralleli, dal quasi identico profilo, corre un sistema di ballatoi inseriti nel vuoto centrale e disposti alla quota intermedia tra i due piani degli alloggi. Dal ballatoio centrale si dipartono le scale che servono gli alloggi. Come architetti non si può non rimanere affascinati dall'invenzione tipologica, geniale e interessante quasi quanto quella dell'Unité d'Habitation, ma l'effetto sull'abitare è, secondo chi scrive, devastante (e lo sarebbe stato anche senza modifiche). Nell' *Unité* ciascun ballatoio è una strada urbana sulla quale si affacciano un numero "concluso" di alloggi; nelle Vele ciascun ballatoio rappresenta una strada da cui si dipartono stradine secondarie in una sorta di quadro Escheriano che ricorda le prigioni di Piranesi o, per altri versi, una più napoletana memoria dei Granili descritti da Anna Maria Ortese. L'idea dei due corpi accostati, che avrebbero dovuto avere una distanza di 10.80 mt e invece ce l'hanno di 8.20, che avrebbero dovuto essere attraversati da passerelle leggere e invece sono bloccati da strutture pesanti, nasceva dall'ipotesi di poter "moltiplicare" il vicolo napoletano n/2 volte i piani dell'edificio. Ma un vicolo ha una sola superficie orizzontale, sulla quale si affaccia una vita domestica via via più privata a mano a mano che si va verso un alto che "finisce" e lascia vedere un

cielo... E' questo, probabilmente, il grande limite di questo progetto... l'ipotesi che l'Architettura potesse coniugare antico e nuovo attraverso la sintesi di grandi archetipi e modelli, che l' "idea" fosse sufficiente per poter ricostruire "in vitro" la struttura di relazioni materiali e immateriali della città storica, indipendentemente dal sistema di dimensioni e di proporzioni degli spazi... un problema di *Bigness* (Koolhaas 1995) o forse solo il grande scoglio sul quale si sono infrante le Vele, e con esse molte altre utopie italiane, prodotte dall' Architettura con la A maiuscola, la stessa alla quale viene chiesto, oggi, di fare *un passo indietro: non tanto per ridimensionare la sua azione quanto per modificare il suo sguardo e la sua logica interpretativa.*

Suite: sei azioni per Scampia

Questo passo indietro, per noi, sta in primo luogo, nell'aver cercato di assumere un ruolo di "servizio" considerando il documento di sintesi dell'amministrazione comunale e quello prodotto dal Comitato Vele come punto di partenza della nostra azione, non negando le ragioni dell'architettura ma riconoscendo dignità e valore a quella storia che Vittorio Passeggio voleva scritta sui muri delle nuove case, considerate una conquista dagli abitanti e orribili dagli architetti. Ripartire dalle "vittorie" ottenute innanzitutto riconoscendole come tali.

In secondo luogo il passo indietro sta nel prendere consapevolezza che il progetto di questi luoghi complessi, non è un'idea, più o meno geniale, da calare su un territorio in attesa di riscatto, ma un processo "aperto", che si inserisce sul già fatto da gestire per pezzi, per parti e per stadi intermedi disponibili a possibili variazioni nel tempo.

In questa logica l'abbattimento di tre delle quattro Vele rimaste non è qualcosa da ridiscutere, è qualcosa da gestire. È necessario in primo luogo predisporre un progetto di demolizione che tenga conto delle criticità, degli errori (materiali e immateriali) commessi in passato, della possibilità/necessità di ottimizzare il riciclo dei materiali e soprattutto di evitare che nel passaggio degli abitanti dalle Vele ai nuovi alloggi gli edifici vengano (come già avvenuto) in parte rioccupati. Non è possibile prevedere una sequenza temporale "normale" - costruzione dei nuovi alloggi, trasferimento delle famiglie, demolizione dei vecchi edifici - perché nelle lunghe (soprattutto a Napoli) fasi di questo processo troppo spazio sarebbe concesso a nuove occupazioni abusive con il rischio di dover ricominciare tutto daccapo. Nel processo di rigenerazione del lotto M la Vela B, l'unica superstite, è un elemento necessario alla sostenibilità dell'intero processo. L'edificio, riqualificato in maniera "intelligente", puntando a una flessibilità tipologica e all'aumento delle sue prestazioni in termini di *nearly zero Energy*, dovrà servire come alloggio temporaneo per le famiglie da trasferire per poter poi essere riutilizzato, al termine del processo, in chiave non residenziale, evitando di trasformare in uno spreco inaccettabile la spesa necessaria alla sua riqualificazione.

Perché il processo di rigenerazione possa essere attivato è necessario procedere a realizzare un'anagrafe qualitativa delle famiglie da riallocare nei nuovi edifici, pensati in una logica di *mixité* funzionale e sociale da perseguire ad esempio adottando una quota parte di *social housing*. Il nuovo impianto urbano, da sovrapporre come un nuovo layer su quello precedente, non dovrebbe limitarsi al ridisegno delle strade del quartiere moderno, come è stato fatto finora, ma dovrebbe puntare a costruire un tessuto poroso, caratterizzato da spazi aperti pubblici, privati e collettivi "adottabili" da tutti quei soggetti virtuosi (come le associazioni⁵) che già rappresentano una realtà viva e operante sul territorio. Soprattutto è necessario ricordare a noi stessi e agli altri che il quartiere di Scampia "non finisce con le Vele" e che un'azione di riqualificazione che voglia avere la pur minima speranza

di incidere sulla realtà non può che ripartire dall'individuazione dei molteplici e possibili punti di innesco della trasformazione, in una logica che va oltre il perimetro del lotto M e L (Fig. 4.).

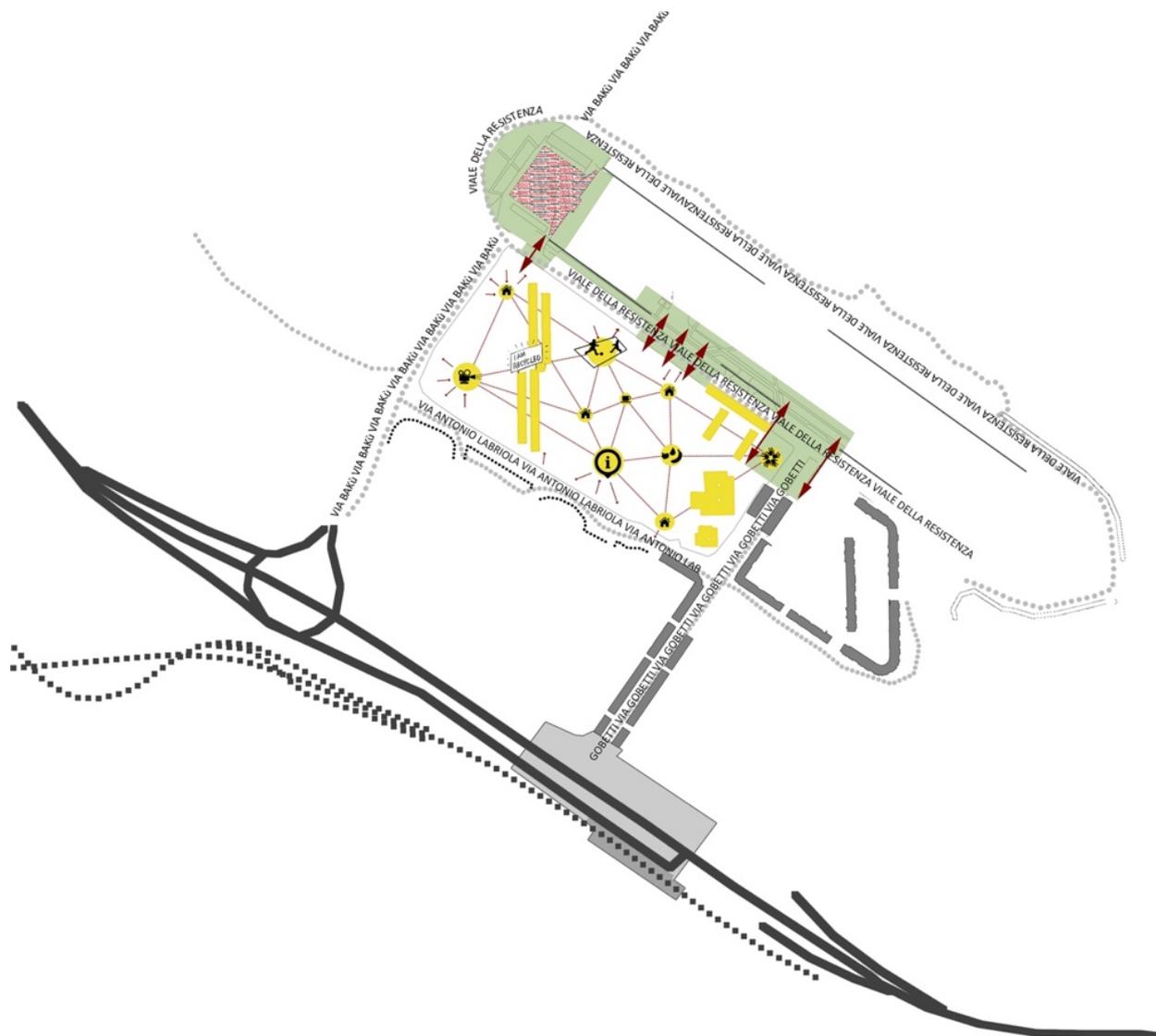


Fig. 4. Azione: riconfigurazione del lotto M.

Nel documento elaborato dall'Università pertanto oltre alle trasformazioni previste per il Lotto M si dà ampio spazio ad altre azioni, prima tra tutte quella che punta creare un nodo intermodale intorno alla Stazione della Metropolitana (Fig.5.).

in relazione alla possibilità di usare questo luogo come spazio realmente pubblico, frequentato e frequentabile in tutte le ore della giornata.

Direttamente connessa con la realizzazione di un nodo di interscambio della stazione è l'azione che punta a migliorare le condizioni di accessibilità e di connessione tra le diverse "parti" del quartiere, il cui impianto originario è sostanzialmente pensato secondo i principi della città moderna, caratterizzata da ampie strade per le automobili (Fig.6.).

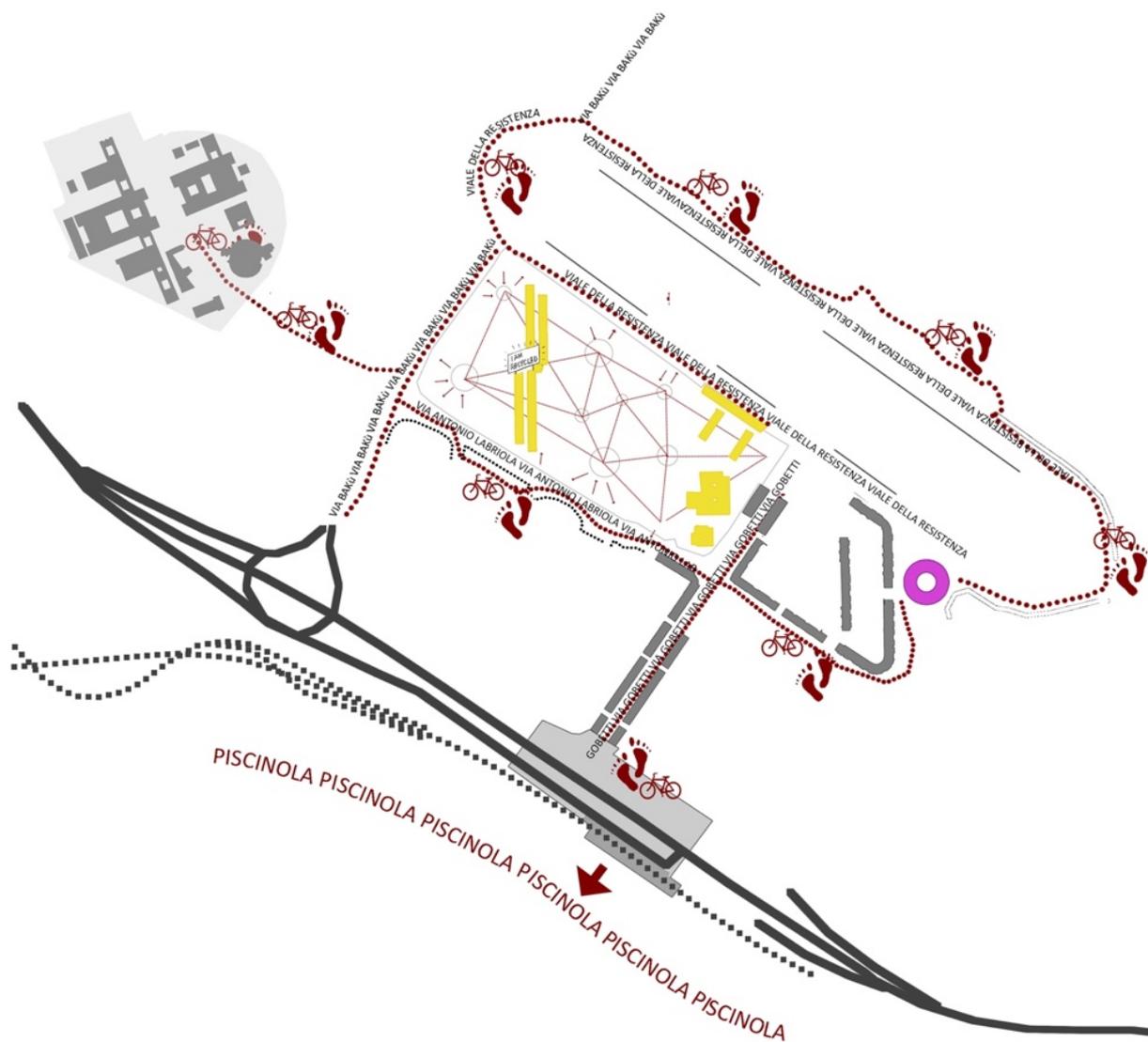


Fig. 6. Azione: creazione di una nuova accessibilità.

I sottopassi pedonali realizzati inizialmente, sono stati successivamente chiusi perché pericolosi e insicuri il che, ovviamente, ha reso ancora più difficile il livello di connessioni interne. Una delle cose che gli abitanti hanno chiesto e ottenuto è stata che le nuove case fossero costruite riducendo la sezione stradale, creando portici (per la verità un po' strettini) lungo il percorso segnato da negozi (per la verità un po' radi e distanti tra loro perché interrotti dalla presenza del retro delle cantinole degli edifici). L'ipotesi è che un'ulteriore operazione di "umanizzazione delle strade" possa attuarsi nel non tanto (e non solo) con la sovrapposizione di una logica ottocentesca al disegno modernista

dell'impianto, ma soprattutto con la creazione di piste ciclabili e di percorsi pedonali. Il disegno di questo sistema di mobilità alternativa non solo punta a ridefinire la sezione stradale ma, attraversando tutti gli spazi vuoti e in particolare quelli che si verranno a creare nel lotto M, sostituisce l'idea della griglia con quella della porosità, rompendo la logica dei recinti che caratterizza lo spazio pubblico di Scampia, a partire dai punti in cui ciò è possibile e provando a costruire luoghi dotati di un carattere, sottraendo le strade al loro originale anonimato (Fig.7.).

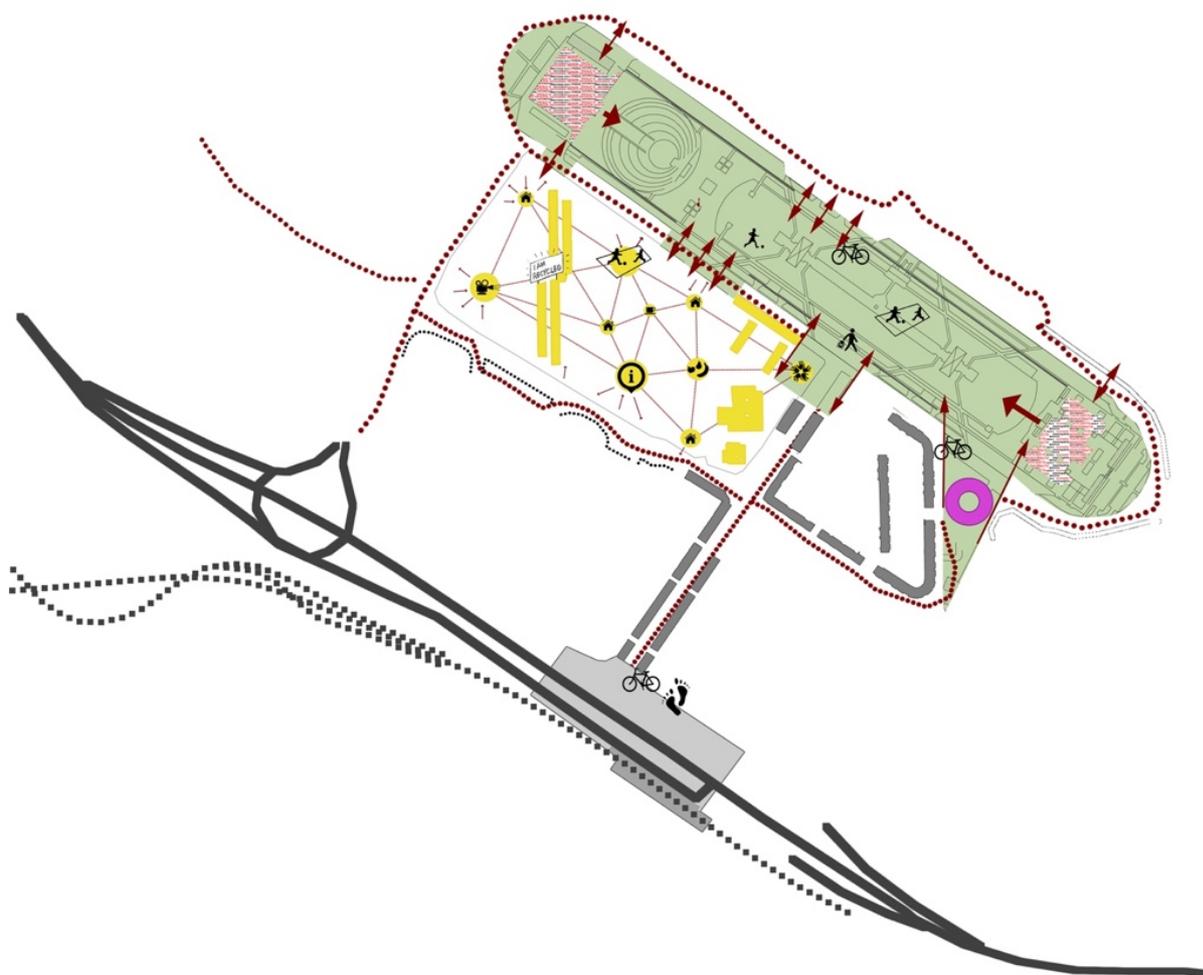


Fig. 7. Azione: riconnessione del Parco con il quartiere.

In questa stessa logica si inserisce anche l'azione che punta a riqualificare l'area del Parco, fino al 1985 destinata a terziario e poi trasformata dalla legge 219/81 in un parco pubblico, progettato e realizzato dal consorzio Edifar, concessionario dell'intervento, insieme con il Commissariato straordinario alla ricostruzione. La realizzazione del nuovo Parco ha, di fatto, interrotto i collegamenti trasversali tra le diverse parti del quartiere, e ha concentrato tutte le funzioni di servizio nella testata sud-est (il cosiddetto centro civico). Il bordo di quella che gli abitanti chiamano "villa" è di fatto, un elemento di separazione, costruito da una struttura di muro/fossato e da uno spessore esterno che negli anni è diventato un luogo di sversamento illegale di rifiuti e un'area di spaccio e di consumo di stupefacenti. L'azione prevista nel documento strategico è finalizzata a trasformare quella che

attualmente si presenta come un'isola, sostanzialmente accessibile solo dalla parte Nord, in una sorta di "spugna" o di "hub", capace di gestire diversi livelli di connessione _con l'edilizia nuova del lotto L e M, con l'edificato consolidato dei parchi privati a settentrione e con le nuove funzioni universitarie_ attraverso una serie di interventi localizzati soprattutto sui bordi e finalizzati a moltiplicare e a rendere più fluidi gli accessi, a dotare di senso e funzione le aree di bordo ridisegnandole attraverso la rete di mobilità alternativa, e a eliminare tutte quelle condizioni fisiche, come i salti di quota, che hanno aumentato il rischio e la mancanza di sicurezza.

Uno degli elementi che può contribuire a migliorare la connessione tra l'area una volta occupata dalle Vele e il Parco è il progetto della *Piazza della Socialità*, prevista dal *Programma di Riqualificazione Urbana* approvato dal Comune nel 1995 e già in corso di realizzazione, la piazza è posizionata all'incrocio tra via Gobetti e Viale della Resistenza (Fig.8.).

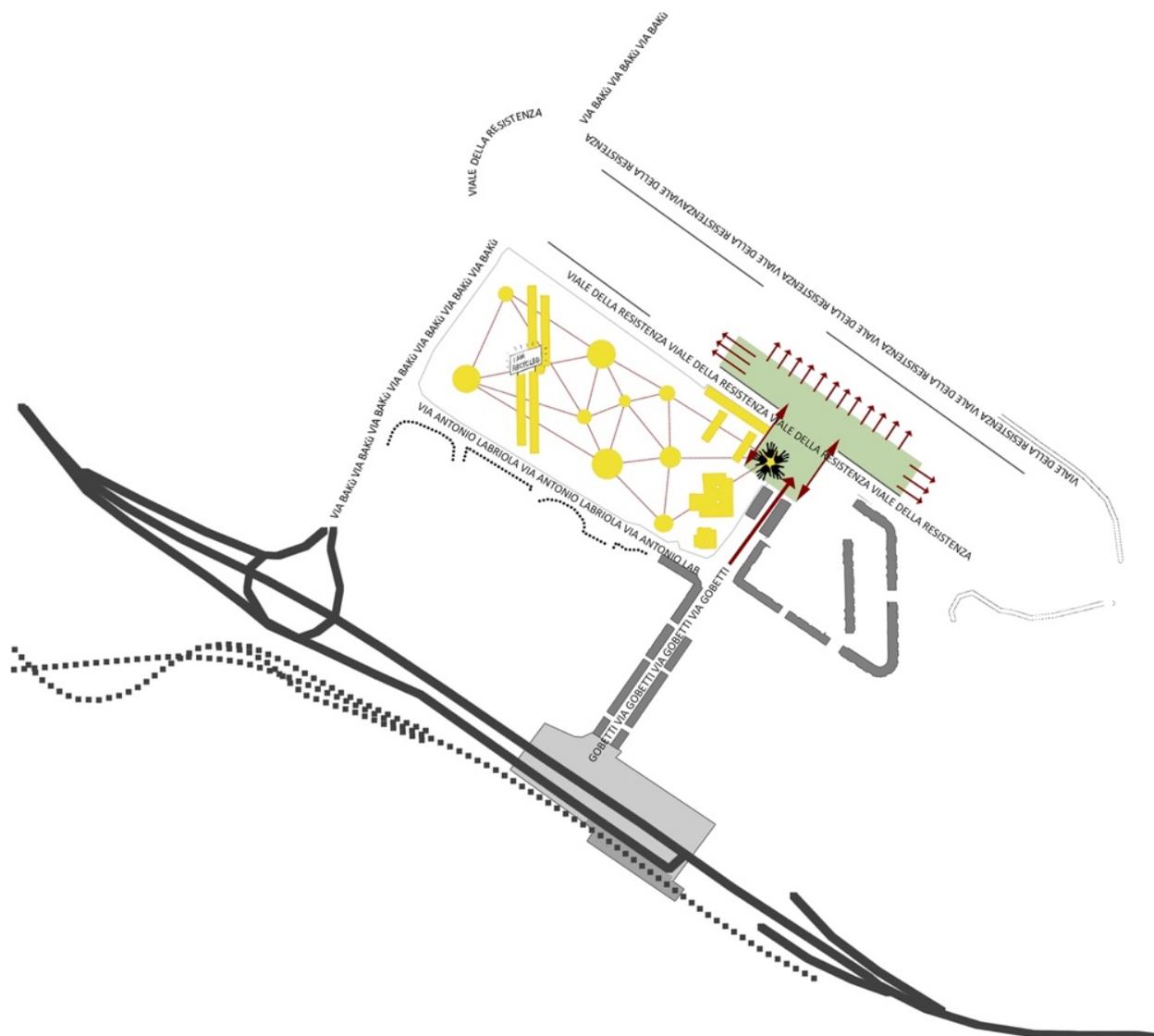


Fig. 8. Azione: attivazione della Piazza della Socialità.

Il progetto prevede la costruzione di 150 alloggi (in parte già realizzati) una galleria commerciale, un supermercato e un teatro all'aperto. I lavori, affidati con gara a un concessionario unico per la

L'insieme di questi soggetti, che ha costruito una rete dal nome "Piazziamoci", ha lanciato l'idea della "Piazza dei giovani", ipotesi poi recepita dal Comune ma mai veramente trasformata in un progetto organico. A fianco a interventi di potenziamento delle scuole e delle attrezzature presenti, il documento strategico sottolinea la necessità di elaborare un progetto di uso e di gestione della Piazza Telematica nonché un'ulteriore riflessione sugli spazi al piano terra dell'edificio, originariamente destinato a un internet Cafè mai decollato, finalizzata anche in questo caso a controllare e eventualmente ripensare alcune delle funzioni previste in relazione alle reali esigenze dell'area (Fig. 10.).

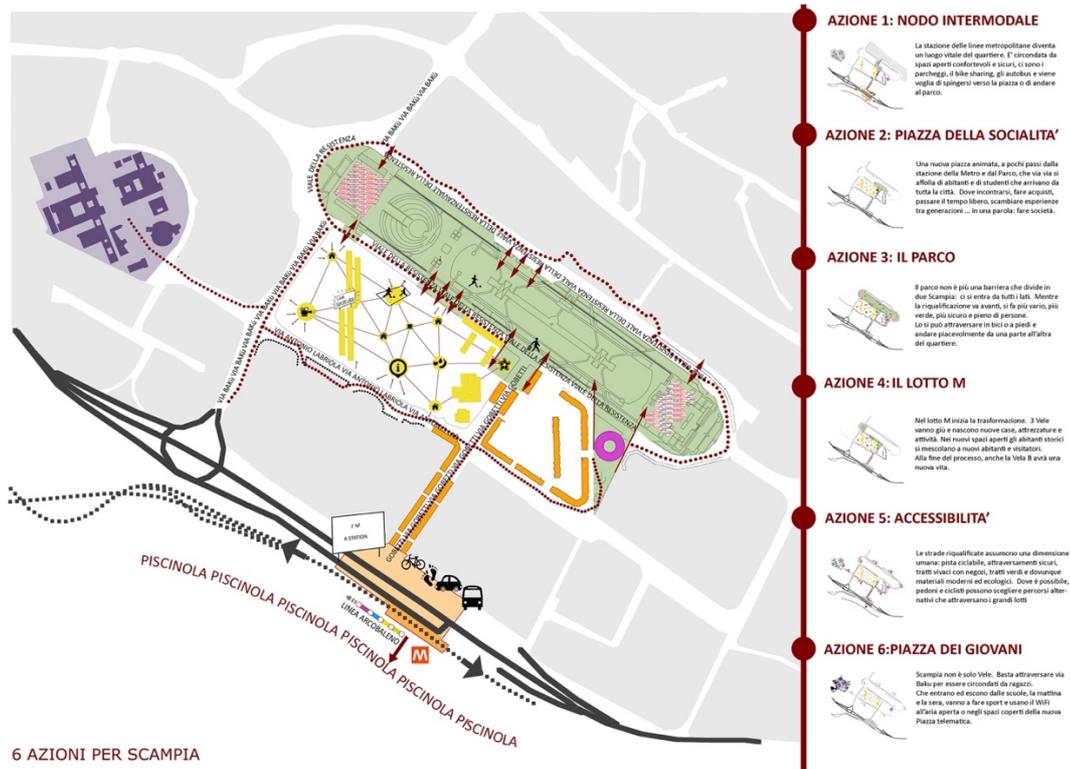


Fig.10. 6 azioni per Scampia.

Le sei azioni contenute nel documento strategico probabilmente non fanno altro che "sfiorare" la complessità di Scampia che, come molte delle periferie italiane, è fatta di molte realtà sovrapposte come layer, spesso in fortissima contraddizione tra loro. Questa consapevolezza è stata alla base della scelta del gruppo di non rispondere alla richiesta del Comune e del Comitato Vele con un progetto definito in tutte le sue parti né con una ricostruzione critica e "sapiente" della storia "materiale" e "immateriale" di questi luoghi. Si è invece deciso di costruire un *processo* partendo da "alcune" delle cose da fare (quelle "possibili") da utilizzare come *innesco* e di provare a individuare chi e come potesse contribuire a "fare" e "gestire" queste "cose". Si è deciso di fare un passo indietro... rinunciando a proporre una sola immagine di Scampia, e delle Vele, posizionata in un imprecisato momento di un futuro indeterminato. C'è chi in questa modalità ha letto l'incapacità di proporre un'idea di città... a noi è sembrato il solo modo per restituire all'architettura un ruolo sociale e di offrire a lei, a noi e a Scampia un'occasione per poter ripartire...

Note.

1. Il gruppo di lavoro della Federico II è costituito da: per il DiARC Mario Losasso (coordinamento) Roberta Amirante, Renato Capozzi, Alessandro Castagnaro, Valeria D'Ambrosio, Daniela Lepore, Federica Palestino, Paola Scala, collaboratori: Giuseppe Esposito, Vincenzo Guadagno, Francesco Passaro, segreteria tecnica Eleonora Di Vicino; per il DICEA Alfonso Montella; per il DIST Raffaele Landolfo, Francesco Portioli.

2. Si parte dal 1985 con la ricerca finanziata dalla Camera di Commercio di Napoli e dal CNR sulla rete commerciale delle periferie italiane, che assumeva Scampia come luogo paradigmatico, coordinata da Aldo Capasso, per passare alla Convenzione del 1993, stipulata tra il Comune e il DPU, Dipartimento di Progettazione Urbana, coordinata da Uberto Siola finalizzata alla redazione del Piano urbanistico e esecutivo del lotto M nell'ambito del Programma di riqualificazione urbana di Scampia. Nel 1999 è la volta del DUN, Dipartimento di Urbanistica, che con il professore Andreiello stipula una convenzione con il Comune per una consulenza tecnico-scientifica nell'ambito dell'attività di ricerca sulla riqualificazione urbana avviata con il programma Scampia. Tra il 2004 e il 2005 ci riprova ancora il DPU con il prof. Antonio Lavaggi, stavolta con una consulenza stipulata con il Servizio Valorizzazione delle Periferie Urbane del Comune di Napoli. Ancora tra il 2005 e il 2011 il prof. Mario Losasso, come responsabile scientifico del DPU_ Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica dell'Università Federico II_ stipula una convenzione con il Dipartimento Ambiente del Comune di Napoli per l'elaborazione di linee guida e strumenti di supporto decisionale per il servizio realizzazione Parchi Urbani, che vede il Parco di Scampia protagonista. Nel 2011 c'è l'accordo di ricerca tra il DPUU, responsabile scientifico Giovanni Laino e l'Assessorato al Welfare del Comune di Napoli, per la riqualificazione del campo Rom di Cupa Perillo a Scampia. Ancora nel 2013 è Pasquale Miano, sempre del DPUU, il responsabile scientifico di una convenzione, stavolta con l'allora Società Metrocampania Nordest, per gli studi a supporto della riqualificazione delle aree urbane di alcune stazioni di Metrocampania tra le quali quella di Piscinola - Scampia e infine, l'accordo di collaborazione scientifica con la Società Cooperativa sociale "l'uomo e il legno", coordinata da Federica Palestino, finalizzata alla messa a punto di strategie di comunicazione e accompagnamento del processo partecipativo di rigenerazione di spazi pubblici all'interno del quartiere.

3. Vittorio Passeggio è, insieme con l'architetto Antonio Memoli, una delle voci più "autorevoli" del comitato Vele. Uno dei primi assegnatari e uno dei principali protagonisti di una battaglia che ha coinvolto tutti gli abitanti delle Vele ed ha permesso a 1114 nuclei familiari di abbandonare i "lager" per insediarsi nei nuovi alloggi, realizzati negli ultimi dieci anni a poca distanza dai lotti L e M di Scampia.

4. Cfr. nota 2

5. *Se si volesse individuare un simbolo della rinascita del quartiere napoletano di Scampia dopo gli anni bui delle guerre di camorra e dei supermarket della droga, bisognerebbe andare a cercare tra le 120 associazioni attive sul territorio, un numero sorprendente per un quartiere di quarantamila abitanti considerato l'emblema delle periferie difficili italiane* (Mastandrea 2016)

6. Felice Pignataro è un artista napoletano, scomparso nel 2004, che ha realizzato moltissime opere nei quartieri di Scampia, Piscinola e Secondigliano finalizzate al risveglio delle coscienze e al coinvolgimento attivo dei giovani e ragazzi del quartiere. Nel 1981 ha fondato a questo scopo, insieme con la moglie Mirella, l'associazione culturale Gridas.

Riferimenti bibliografici

Belfiore P. (2003) "Architettura Politecnica. La sperimentazione nell'architettura napoletana", in Fusco R. (a cura di) *Franz di Salvo. Opere e progetti*, pp. 9-16, Clean, Napoli, IT.

Koolhaas R. (1995) "Bigness or the problem of Large", in Koolhaas R. (1995), *SLMXL*, pp. 495-516, Monacelli Press, New York, US.

Mastandrea A. (2016), *Scampia cambia volto grazie alla resistenza dei suoi abitanti* <https://www.internazionale.it/reportage/2016/05/21/scampia-vele-camorra-associazioni>



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

A Vela spiegata

Roberta Amirante, Alessandra Acampora, Claudia Chirianni, Mario Coppola

Parole chiave:

didattica/teaching; periferia/outskirts; megastruttura/megastructure;

Abstract:

Spiegare la Vela è complicato. Gli abitanti hanno rifiutato gli edifici progettati da Di Salvo, fin dall'inizio. Ma gli architetti continuano a difendere le Vele. Partendo dal masterplan del Comune, che ne lascia in piedi una sola, il laboratorio di sintesi del Corso di Laurea in Architettura 5UE di Napoli Federico II prova a consolidare questa ipotesi: la Vela restante, proprio perché è finalmente sola, può dire "I'm a Monument" in 9 modi diversi e raccontare così il senso che il *riciclo* dei suoi *caratteri* può assumere per innescare la rigenerazione dell'area di Scampia. Il Laboratorio di sintesi¹ tiene insieme 6 materie e dura un intero anno: è un'esperienza di formazione unica, che è stata vissuta cercando di dare alla parola laboratorio il suo senso più proprio: un luogo dove fare ricerca attraverso il progetto (Amirante, 2018) (fig. 1).



(Fig. 1) Fotomontaggio di Ines Nappa

1. Spiegare la Vela ²

Quella che viene raccontata in queste pagine è un'esperienza didattica abbastanza speciale, per almeno un paio di motivi.

1.1 La struttura del corso

Il primo è legato alla particolarità del laboratorio di cui mostriamo alcuni degli esiti: al quinto anno del Corso di laurea magistrale a ciclo unico del Dipartimento di Architettura della Federico II di Napoli gli studenti frequentano un laboratorio di sintesi che tiene insieme ben sei diverse discipline (progettazione architettonica, tecnologia, urbanistica, estimo, fisica tecnica e tecnica delle costruzioni) per un totale di 28 crediti. Si tratta di un corso molto impegnativo che, a differenza di quanto accade per i corsi di progettazione degli anni precedenti, copre ambedue i semestri.

Non ce ne sono molti in Italia di laboratori così complessi e non tutti i docenti napoletani considerano questa esperienza un fatto positivo: io ho coordinato questo laboratorio per diversi anni e ho sempre avuto, ma probabilmente c'entra anche la fortuna, delle esperienze molto interessanti, e talvolta addirittura entusiasmanti. E, in questa dimensione complessa, ho potuto cogliere l'importanza di quello che Ignazio Gardella sosteneva con convinzione: è indispensabile fare un "progetto" del corso

di progettazione. Un progetto che parte proprio dalla individuazione della “domanda” e del suo grado di relazione con la realtà.

1.2 La domanda di progetto

La seconda particolarità riguarda, appunto, le caratteristiche di questo “progetto didattico”, che, nell’anno accademico 2015/16 si è collocato, tematicamente e cronologicamente, come parte integrante di una più ampia esperienza di progettazione: quella che viene raccontata nel dossier e che ha visto alcuni docenti del Diarc impegnati in un accordo di ricerca, finalizzato a offrire un indirizzo strategico al progetto di rigenerazione dell’area delle Vele di Scampia.

Ho contribuito in prima persona a mettere a punto la proposta raccontata nel dossier, che è stata frutto di un lavoro collettivo, complesso e approfondito. Un lavoro che non partiva da zero ma muoveva, come il dossier ricorda, da una lunga storia: una storia che negli anni ha visto la cultura architettonica trattare con molta circospezione – non poche volte prossima al cinismo – il durissimo giudizio che gli abitanti delle Vele hanno espresso fin dall’inizio. La progressiva adesione a quel giudizio non è stata frutto di un superficiale accantonamento del valore di un’esperienza architettonica significativa, né di un tardivo desiderio di fare *tabula rasa*, né tantomeno di un’affrettata valutazione del peso ecologico delle macerie delle Vele o del valore economico dei loro scheletri. Benché ovviamente resti discutibile, la scelta non è una *rinuncia* ma il risultato di un *rilancio* in termini culturali e in termini economici.

Un rilancio fondato su una scommessa: che una Vela, da sola, possa farcela a rimettere in gioco l’area di Scampia. Che il *monstrum*, guadagnandosi lo spazio che gli serve per esistere, possa *orientare* e perfino *ordinare* il nuovo *ciclo di vita* che quei lotti condannati a essere Gomorra meritano di conquistare.

A patto di essere liberato dai vincoli che l’hanno oppresso per molti decenni: l’infelice impianto che moltiplicava – con una logica meccanica da *Siedlung* – una architettura/infrastruttura dotata di una consistenza e di un’immagine tridimensionale, potente e autonoma, di dimensione perfino geografica. E il suo essere “casa popolare”, destinata a una umanità generica, eppure tristemente qualificata da una forma di ineliminabile costrizione: per questa umanità la casa non è solo un *diritto* ma anche un *dovere*. Prendere o lasciare. E questo doversi prendere una casa *strana* è stato ancora più duro per gli sfollati delle Vele, quelli che la loro casa “normale” l’avevano dovuta abbandonare per il terremoto del 1980.

La scommessa che sostiene il progetto è legata dunque a un’attribuzione di potenza alla “Vela liberata”, che – nello schema messo a punto dal Diarc – è considerata capace di reggere la dimensione dell’intera area e di costruire intorno a sé un nuovo paesaggio, il cui *impianto*, lontano dalle meccaniche e rigide determinazioni (strade/isolati/verde) della vulgata urbanistica otto/novecentesca, sia capace di accogliere le migliori esperienze di rigenerazione sviluppate in ambito internazionale. E così come la proposta del Diarc si presentava come una serie di *appunti*, di ipotesi sulle cose da fare, che avevano l’obiettivo di orientare alcune *azioni* concrete e immediate, senza la pretesa di controllare scelte che sarebbero state oggetto di successive dimensioni politiche, economiche, amministrative; così il progetto del laboratorio ha scelto di concentrarsi sul progetto dell’edificio superstite, provando, perfino gioiosamente, a immaginare che dentro il suo scheletro apparentemente inerte possano trovare spazio nuove, inedite, e talvolta *strane* funzioni, espressione di giovani collettività metropolitane che potrebbero trovare nella *Vela liberata* di Scampia il loro spazio d’azione. Il tutto per offrire alcune “visioni” del futuro della *Vela liberata*, senza nessuna

pretesa di restituire una elaborazione tecnicamente irreprensibile ma anche senza farsi troppi sconti sulle difficoltà tecnologiche, economiche, ambientali della riqualificazione dell'edificio superstite.

1.3 Le risposte di progetto, ovvero “spiegare la Vela”

Alla base del lavoro degli studenti c'è un'ipotesi metodologicamente rilevante. E cioè che la risposta progettuale del Laboratorio possa rappresentare l'esito di una ricerca comune che si articola in risposte distinte, pensate però dentro una cornice unitaria. Queste risposte, dunque, sono leggibili non solo singolarmente ma anche attraverso le “differenze” tematiche che, in maniera consapevole e concordata, ciascuno dei progetti intende rappresentare, talvolta esaltandole.

“A vela spiegata” è stato il motto scelto dagli studenti per presentare insieme le 9 proposte che rappresentano l'esito concreto del Laboratorio. Dentro questo motto è contenuto il significato di quella cornice: provare a *spiegare* la Vela, nel senso di approfondire la sua descrizione materiale, decostruire la sua complessità, mettere in luce il contrasto tra la sua interna macchinosità e la sua sintetica immagine, perversamente affascinante, anche nella sua rovinosa decadenza. E provare a spiegare la Vela nel senso di mettere in gioco le sue potenzialità: di straordinario *monstrum/monumento* urbano; di grande *macchina* disponibile a ospitare le diverse forme dell'abitare contemporaneo; di *relitto antropocenico* che mette in gioco nuove relazioni tra natura e artificio; di alveare in cui possono brulicare attività minute, invisibilmente organizzate da un'anima infrastrutturale celata al suo interno; di lunga strada abitata che rimette in gioco la relazione tra la rete metropolitana e il parco di Scampia; di complessa *infra-struttura*, disposta anche a perdere alcuni dei suoi pezzi e a farsi *base di supporto* per aggiunte e integrazioni; di *elemento topografico*, agitato da movimenti tellurici nella nuova condizione di vuoto determinata al suo intorno; di *materiale geografico*, anima di una montagna composta con i detriti delle Vele abbattute che campeggia nella piana ridefinendone il paesaggio. Come i commenti che seguono provano a segnalare, alcuni dei progetti mettono in primo piano una di queste potenzialità ma anche una lettura in superficie rivela intrecci tematici interessanti, ineludibili nella logica “comunitaria” del lavoro di ricerca prodotto nel Laboratorio.

1.4 Non solo visioni...

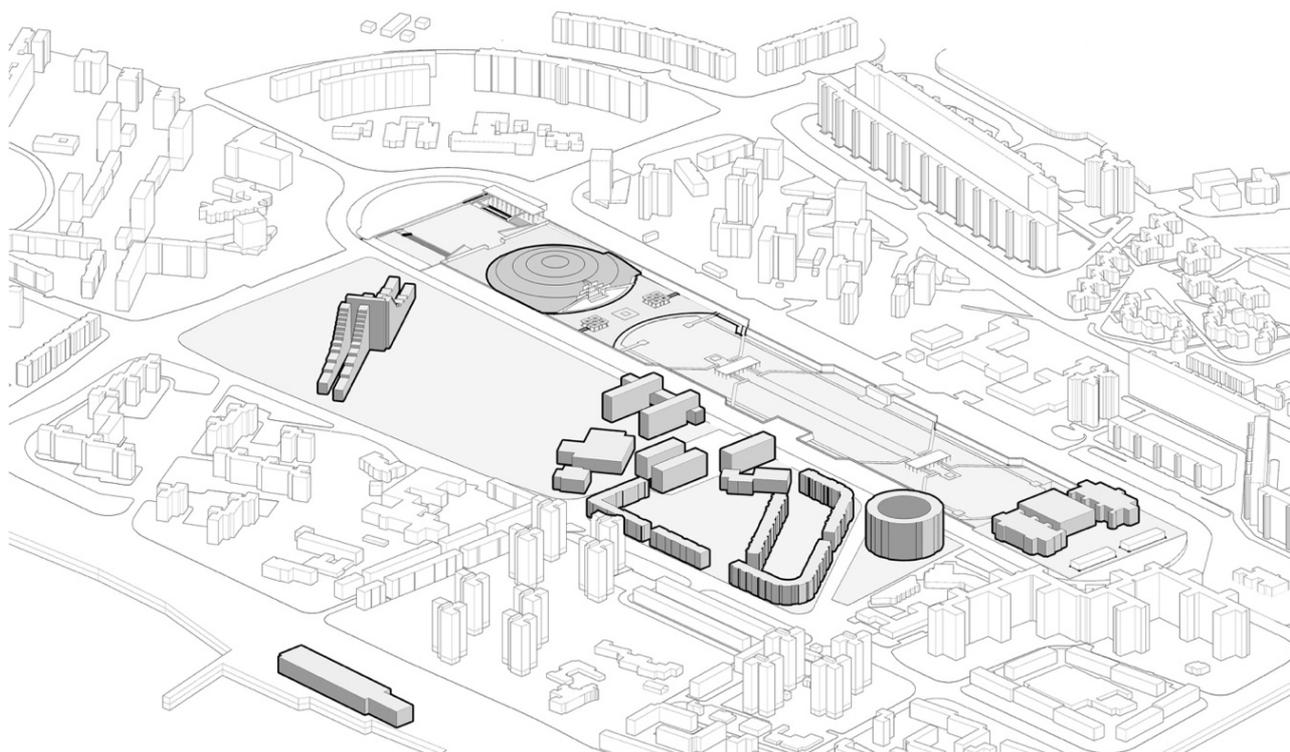
Solo un paio di ulteriori precisazioni.

La prima. Il lavoro “di gruppo” (circa 50 studenti hanno prodotto 9 progetti) è partito da ipotesi individuali che sono state sviluppate nella prima fase del laboratorio, nella logica del concorso di idee. Una giuria composta dai docenti, dai tutor e dagli stessi studenti ha selezionato le 9 idee più interessanti e su queste gli studenti si sono aggregati in gruppi (una curiosità... non sempre l'autore di una delle idee vincenti ha lavorato sulla propria ipotesi, preferendo spostarsi su un'altra). Inutile sottolineare che nessuna delle *visioni* iniziali ha avuto vita facile, nel lungo e complesso lavoro che, in ulteriori fasi diversificate, i singoli studenti e i gruppi hanno sviluppato nel corso del Laboratorio.

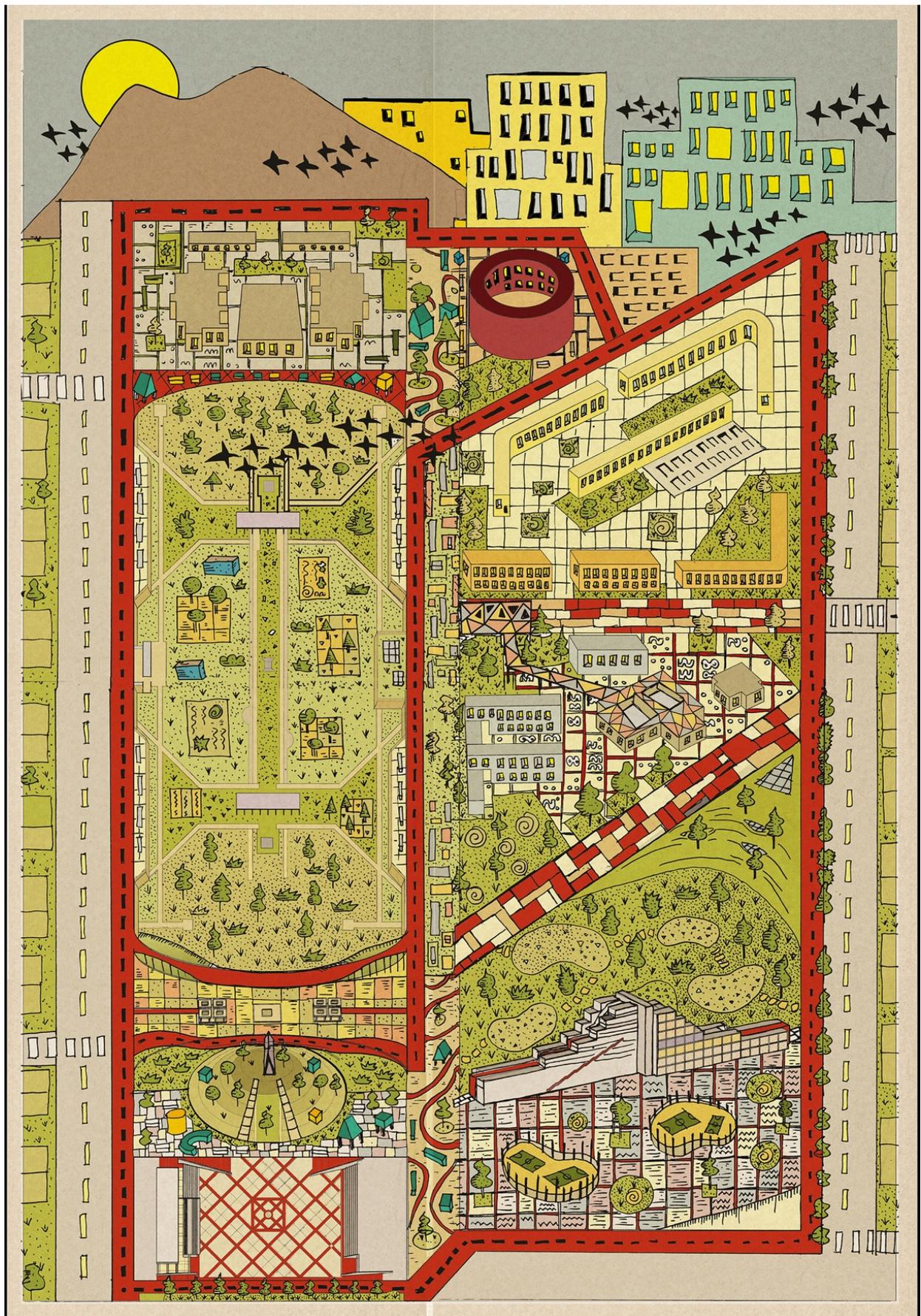
La seconda. Come accennato all'inizio, il Laboratorio vede l'integrazione di 6 distinte materie, alcune delle quali molto “tecniche”: uno straordinario vantaggio che ha contribuito a dare ai progetti una consistenza piuttosto distante dallo status, già di per sé in questo caso molto impegnativo, di *visioni*... come è facile immaginare non è qui possibile mostrare le elaborazioni grafiche che danno conto di questa consistenza, ma può essere utile sottolineare che per ciascuna delle *visioni* è stato messo a punto il “racconto urbanistico”, non solo in termini di rapporto con le indicazioni di piano (con segnalazione dettagliata delle eventuali, ma in genere non insanabili, logiche di difformità) ma

anche con l'ipotesi di individuazione degli stakeholder, del crono-programma, della valutazione economica dell'intervento sulla Vela; e soprattutto con la identificazione dell'*ambito di progetto* che l'intervento sull'edificio determinava di volta in volta, in relazione al carattere della *visione* che ne rappresentava la base: un ambito fatto spesso di layer diversi, che proiettavano sulla città, e talvolta perfino sull'intera area metropolitana, la potenza della Vela come *monumento* per la rinascita di Scampia.

Analoga importanza hanno assunto gli approfondimenti tecnici, tecnologici e fisico-tecnici sulla consistenza materiale della Vela, che hanno determinato gran parte delle scelte sul destino delle passerelle interne (di cui tutti i progetti hanno previsto l'eliminazione) e hanno orientato le ipotesi di ri-articolazione degli spazi interni segnati dalla presenza ossessiva di un modulo (3,3 mt x 8,7 mt) incarnato in un tunnel di cemento armato. Ipotesi quasi sempre ispirate alla logica del minimo intervento (molto misurati e studiati nel dettaglio sono stati i casi di taglio dei setti e dei solai nelle strutture prefabbricate in c.a.) in una dimensione in cui la ricerca di nuove forme di porosità è stata affidata invece alla "rinuncia" a un'occupazione intensiva degli spazi; alle strade aperte dalle nuove modalità dell'abitare contemporaneo (cohousing, co-working, studentati, ostelli, alloggi temporanei, bed and breakfast etc.) e infine a una spesso radicale ipotesi di "abbattimento" delle prestazioni, in particolare di quelle climatiche (è su questo punto che alcuni dei progetti esprimono una critica alle tradizionali logiche di recupero dei manufatti contemporanei) a favore di una contaminazione, piuttosto radicale ma non ingenua, tra forme di artificialità e spazi di natura (fig 2) (fig. 3).



(Fig. 2) Selezione dei materiali di progetto (Team *Le vele come leve*).



(Fig. 3) Vision (Team *Le vele come leve*).

2. La Vela come macchina ³

Una vela al centro di un grande spazio verde. Una storia che parla di occupazione abusiva e spaccio in una delle periferie più discusse e più problematiche del nostro paese.

Quattordici piani fuori terra in cemento armato più uno interrato disposti in due stecche parallele. Un *alveare* con uno spazio distributivo al suo interno (pensato come un *vicolo* e occupato da passerelle “leggere” nel progetto, “pesanti” nella realizzazione), le cui singole celle, rigide per la natura a tunnel della struttura, non possono subire grandi trasformazioni.

Le Corbusier con un’idea non lontana da questa ha impostato il Piano Obus per Algeri nel 1930 e l’Unité d’Habitation di Marsiglia inaugurata nel 1952. Ma a differenza de l’Unité di Marsiglia concepita come un vero e proprio quartiere con servizi, ristoranti, lavanderie, palestre e uffici, le Vele di Scampia sono nate per essere un dormitorio. Anche se Di Salvo aveva disposto le attrezzature nel lotto accanto, che poi è stato trasformato in un grande parco. Un parco che i progettisti hanno improvvidamente pensato come una vasca ribassata, teorizzando la necessità di costruire un “luogo del silenzio”, separato e drammaticamente separante.

La mixité funzionale non è però l’unica differenza tra l’edificio marsigliese e quello napoletano. Nel primo le singole cellule erano disposte a incastro su due livelli, permettendo così non solo la doppia altezza in alcuni punti ma anche la doppia illuminazione. Nel secondo invece gli alloggi sono disposti su un unico livello e la doppia illuminazione sarebbe stata affidata alla presenza del *vicolo* interno, un corridoio a cielo aperto che per le proporzioni tra numero di piani, distanza tra le stecche e presenza delle passerelle di collegamento agli alloggi, non solo non riesce a far penetrare la luce ma determina anche non pochi problemi di privacy.

Un’altra differenza sostanziale è l’attacco a terra che Le Corbusier aveva progettato come uno spazio poroso e permeabile sollevando l’edificio su pilotis, mentre Di Salvo come un avvallamento, un piano inclinato che avrebbe dovuto dolcemente raccordare le diverse quote del lotto ma che in fase di realizzazione è diventato un vero e proprio fossato, una trincea che separa longitudinalmente le stecche e non consente alcun tipo di connessione orizzontale.

Paragonare il nostro edificio alla *Unité*, nonostante le differenze, ci consente di segnalare alcuni “caratteri” che possono far dire alla Vela: “I’m a Monument”. Una volta liberata dalle costrizioni della logica seriale, che segnava l’impianto del quartiere, e dalla sua funzione di casa popolare, la Vela può diventare il telaio di una vera e propria macchina che tiene insieme la logica dell’alveare, fatto di celle identiche. ma diversamente aggregabili e diversamente occupabili, e quella di una infrastruttura di connessione che – mettendo in crisi la logica delle passerelle interne, si specializza, si articola e identifica parti diverse. Così, la grande macchina può assolvere a usi non tradizionali, legati alle nuove forme dell’abitare contemporaneo (Velasmus per esempio allude a uno studentato specializzato); può differenziarsi in parti sovrapposte verticalmente, che alludono alla tradizionale scansione basamento/corpo/coronamento e danno ragione delle variazioni in sezione altrimenti poco comprensibili; può articolarsi in pezzi dimensionalmente e funzionalmente diversificati; fino a strutturarsi in un *sopra e sotto* rispetto a un nuovo asse di attraversamento che stabilisce inedite relazioni tra il quartiere e il parco. Così il “vicolo”, risollevato, diventa una strada che riorganizza i pezzi di Vela e determina una assialità che offre alla disposizione inclinata della Vela un nuovo significato, non più interno a un impianto seriale ma capace di alludere a una diversa relazione tra gli elementi del quartiere che il Laboratorio ha individuato come “preesistenze/persistenze”: la stazione della Metropolitana, il lotto M, il Parco e il nuovo edificio universitario, detto familiarmente // *Panettone*, progettato da Vittorio Gregotti.

2.1 Velasmus

Velasmus è il progetto che più di qualunque altro, senza stravolgerne completamente la forma, esalta la porosità della struttura anche senza depotenziarla da un punto di vista funzionale. Questo progetto infatti prevede la rioccupazione di tutte le parti dell'edificio che, come dei cassetti appunto, vanno a posizionarsi all'interno della griglia. In alcuni casi questi fuoriescono per consentire l'alloggio di una scala e la realizzazione di alloggi duplex; in altri casi la cella resta vuota per aumentare le connessioni orizzontali, in altri ancora diventa spazio comune nei punti in cui si prevedono funzioni a uso collettivo. Un progetto semplice ma efficace che, attraverso piccoli interventi determina una nuova distribuzione funzionale più versatile e razionale (fig. 4).



(Fig. 4) Progetto: Velasmus, Team: Federica Capuozzo, Francesca Ciampa, Carmela Conte, Pio Coco, Francesca Agnese, Rosalia De Vivo

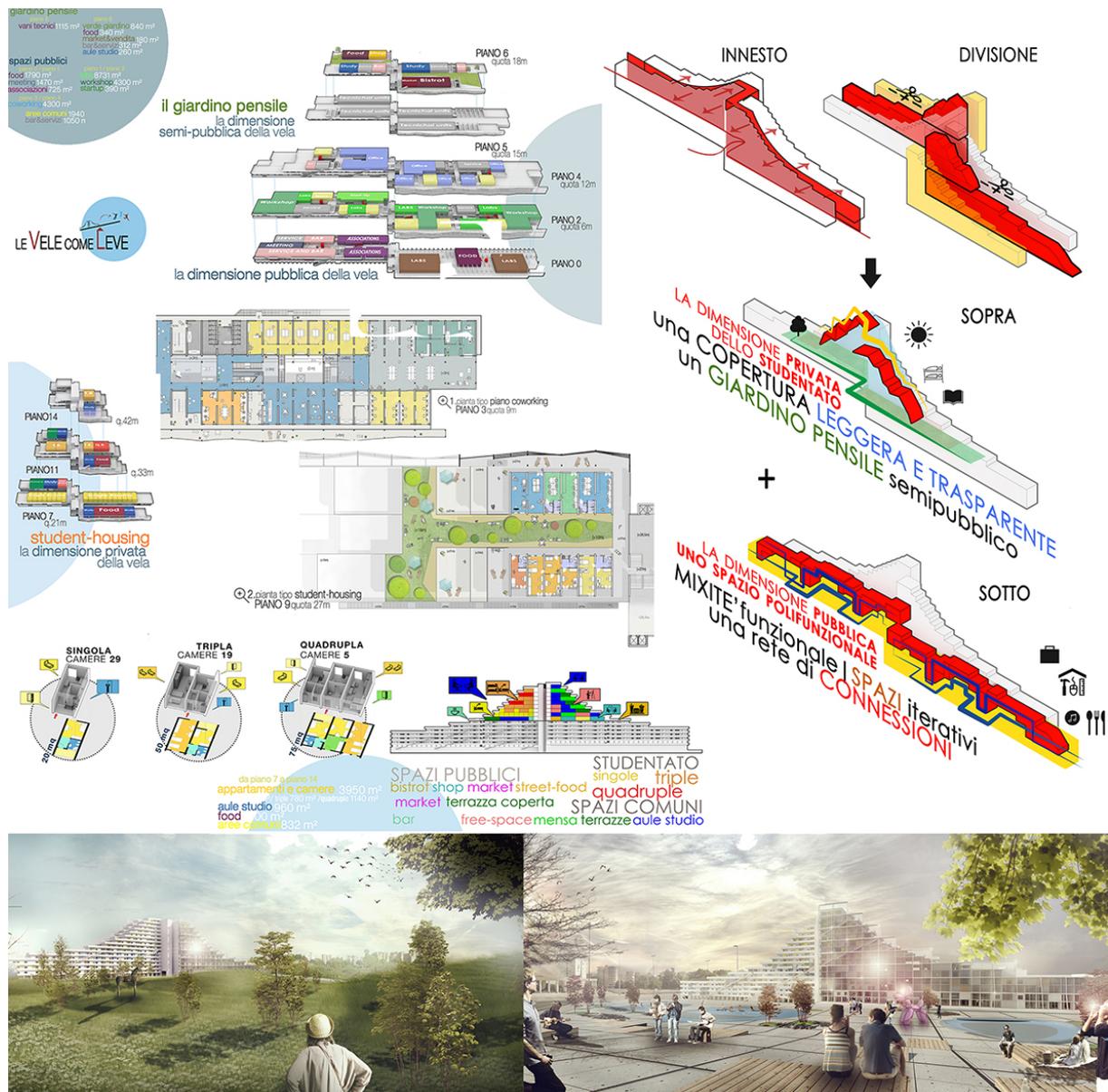
2.2 Le vele come leve

La macchina in questo progetto viene esaltata in tutte le sue componenti.

Basamento, corpo e coronamento determinano il modo con cui le funzioni si intrecciano all'interno della struttura. Riempendo il vuoto generato dalla demolizione delle passerelle in cemento armato con nuovi volumi è stato possibile, sfruttando l'altezza, progettare spazi più ampi e più complessi che la cella (3,3 mt x 8,7 mt) non avrebbe potuto contenere.

Il riempimento del vuoto centrale diventa anche occasione per la progettazione di ampi spazi destinati a nuovi tipi di funzione collettiva che non hanno bisogno di illuminazione naturale.

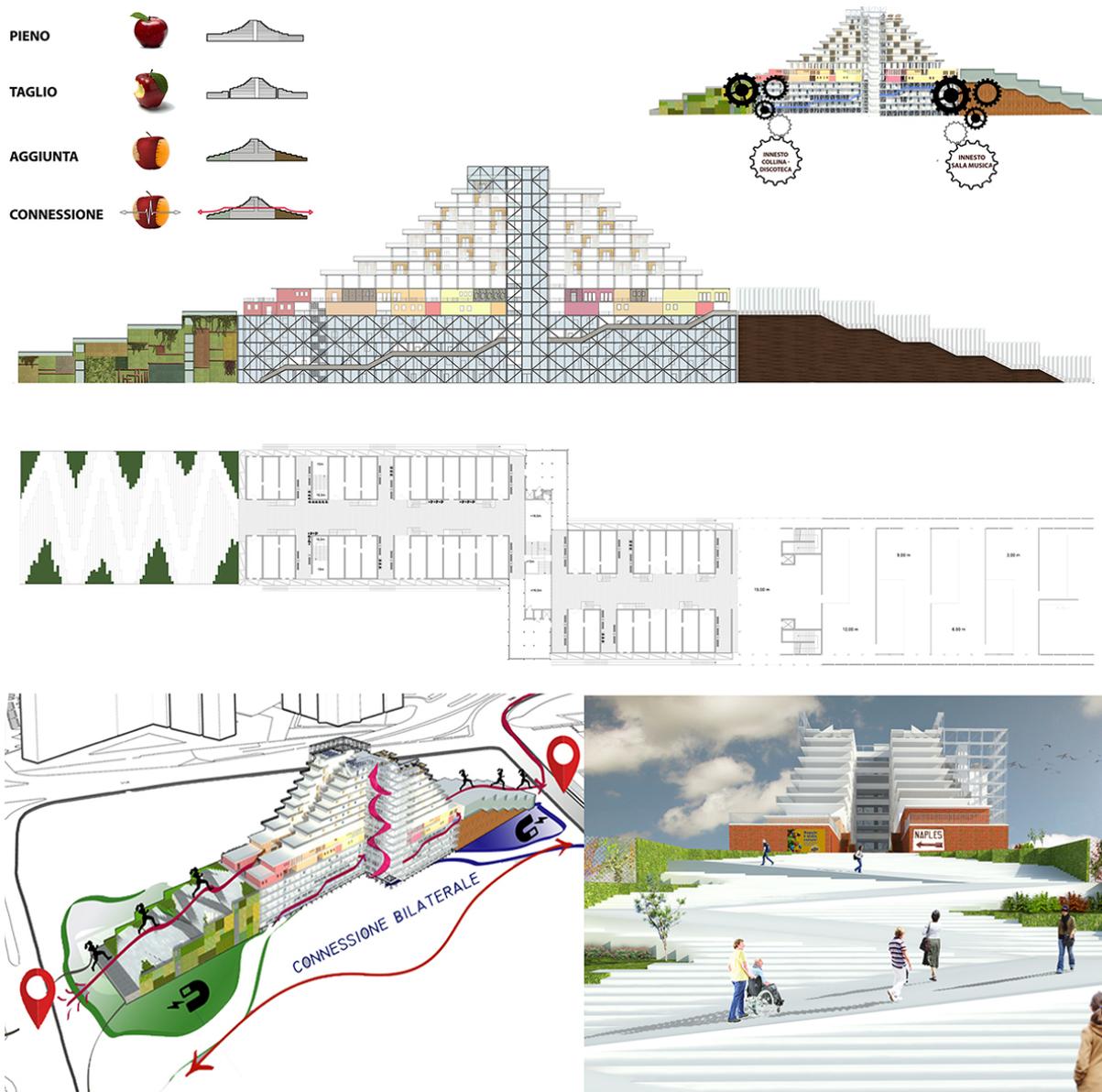
Nuovi collegamenti disposti in facciata consentono l'accesso ai diversi pezzi in cui la grande macchina viene articolata mentre una piazza sopraelevata all'aperto fa da filtro rispetto alle parti a uso privato disposte nel coronamento (fig. 5).



(Fig. 5) Progetto: Le vele come leve, Team: Lorenzo Esposito, Ilaria Garzillo, Cristina Genovese, Alessandro Luporino, Giovanni Nocerino, Michele Peluso, Antonio Puerto, Vincenza Solli

2.3 Pezzi di Vela

Fare a pezzi la Vela. Concepire l'edificio come un'infrastruttura che riorganizzi la relazione tra gli elementi dell'area e in particolare tra la Metropolitana e il Parco. Il vuoto interno, il vicolo, viene riempito fino a una determinata altezza, con i detriti della demolizione delle altre Vele, generando una nuova "quota zero", una strada (sopraelevata rispetto a quella del lotto M) che finalmente può godere dell'illuminazione naturale e aggregare sul suo percorso una serie di funzioni pubbliche. La parte superiore è destinata ad alloggi i cui abitanti sono anche gli *users* principali delle grandi attrezzature che vengono realizzate nel basamento (tutte collegate alla musica...). Il taglio delle ali della Vela è indispensabile non solo per dare spazio a queste attrezzature ma anche per consentire alla nuova strada sopraelevata di connettersi in maniera dolce alle strade preesistenti (fig. 6).



(Fig. 6) Progetto: Pezzi di Vela, Team: Valeria Candela, Francesca D'Aponte, Valeria De Crescenzo, Michele Lambiase, Rossella Falco, Anna Chiara Fontana, Ines Nappa, Chiara Zito

3. La Vela come Rovina ⁴

Una delle strategie adottate dagli studenti nell'ambito del laboratorio è stata quella di portare forzatamente la Vela allo stato di *rudere*. Nelle proposte progettuali, lo spazio fisico viene reinterpretato secondo un principio di astrazione fondato proprio sulla metafora della *rovina*, che ha permesso di negare la mole e perfino la materialità stessa della Vela, riducendola alla sua essenza strutturale mediante tagli chirurgici.

Nel caso del progetto *Double Seeing*, il taglio riguarda due interi pezzi, due stecche alternate. Questa operazione permette di mettere a nudo la facciata interna, quella che originariamente affacciava sul *vicolo*. Questa, finalmente liberata, rivela lo schema a griglia, che costituisce l'ossatura (strutturale e compositiva) della Vela, occultato nella facciata principale dai lunghi parapetti orizzontali. Diversamente, nel caso dei progetti *Deconstructing Vela* e *Parasite*, la griglia viene svelata proprio attraverso la demolizione dei parapetti.

Secondo la definizione di Hetzler, “una rovina è il prodotto disgiuntivo dell'intrusione della natura sull'opera umana fatto senza perdita dell'*unità* (il corsivo è mio) che la nostra specie ha prodotto” (Hetzler, 1988). Lasciare una sola Vela significa anche consentire di percepirla nella sua configurazione unitaria che la griglia, ripetitiva fino all'ossessione, contribuisce a consolidare. Nonostante in tutti e tre i progetti si attui un'operazione di smontaggio/demolizione, questa dunque non implica la perdita dell'*unità* del manufatto, proprio perché esso viene reinterpretato e riproposto nella sua vera essenza, nella nudità della sua griglia strutturale. Su questa, l'*intrusione della natura* è stata poi progettata.

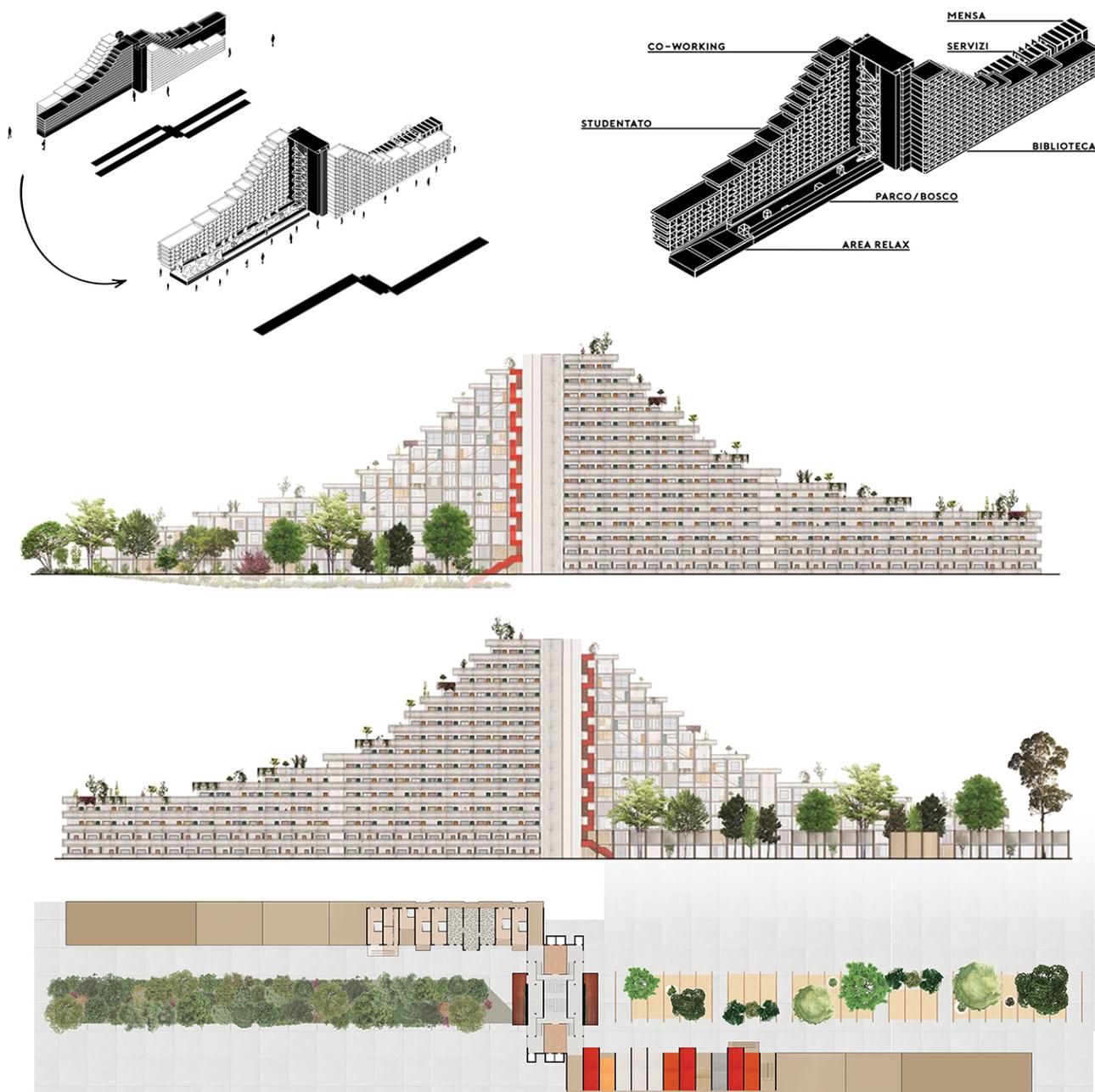
in *Parasite*, ad esempio, la natura viene impiantata nelle celle della Vela ripensate come un sistema di spazi che si attivano nel momento in cui vengono intercettati dal nuovo sistema connettivo, mentre gli atri restano allo stato di *rudere* e lasciati liberi di "ospitare" la vegetazione spontanea, il *Terzo Paesaggio* di Clément (2005). Lo stesso tessuto connettivo (che si configura come una radice che si arrampica sulla struttura) simboleggia il "ritorno della parte creata dall'uomo alla terra, che alla fine rivendicherà qual è la sua proprietà” (Hetzler, 1988).

Tuttavia la natura non va intesa solo come vegetazione, ma come tutto l'insieme di eventi che porta un'architettura allo stato di rovina, primo tra tutti il tempo. Un tempo che non è solo quello della Storia, bensì un tempo puro, non databile (Augé, 2004). Esso rappresenta non solo la causa intrinseca di una rovina in quanto tale, ma anche ciò che ne determina l'emancipazione rispetto alla struttura originaria: “il tempo crea la rovina rendendola diversa da ciò che era, qualcosa con un nuovo significato e significazione, con un futuro che deve essere paragonato al suo passato. Il tempo scrive il futuro di una rovina” (Hetzler, 1988).

Nell'operazione progettuale condotta dagli studenti del corso, anche il *tempo di rovina*, così come la natura, viene ridefinito artificialmente, compreso in un atto voluto, programmato in quanto dispositivo capace di esplicitare il nuovo futuro e il nuovo significato della Vela, la sua redenzione.

3.1 Double Seeing

Il progetto *Double Seeing* prevede la demolizione di due delle quattro stecche che compongono la Vela, oltre che del sistema di rampe e passerelle (che, attualmente, definiscono gli accessi agli appartamenti) al fine di ovviare al problema della scarsa illuminazione dell'interstizio tra le due parti dell'edificio. Così facendo, la facciata interna viene *liberata* e riorganizzata secondo la griglia della struttura. La facciata esterna viene invece mantenuta nella sua configurazione originale e su questa viene organizzato il sistema di collegamenti e accessi, attraverso i balconi ripensati come ballatoi. Sulle tracce delle due stecche abbattute vengono attuati due diversi interventi: da un lato un piccolo padiglione atto ad ospitare funzioni collettive, dall'altro un giardino ipogeo (fig.7).



(Fig. 7) Progetto: Double Seeing, Team: Gabriella Casoria, Raffaella Cavallaro, Ersilia Fiore, Flavio Maio, Fabio Santonicola

3.2 Deconstructing Vela

Il progetto prevede, attraverso la rimozione dei parapetti in facciata (oltre che del sistema di rampe e passerelle interni), di riportare alla luce la griglia strutturale. Tale griglia viene usata come supporto in cui *infilare* i moduli abitativi come in una sorta di *teca*, con parziale riferimento al progetto originario delle Unité d'Habitation di Le Corbusier. La differenza è che in questo caso i moduli non riempiono lo spazio della griglia, ma si limitano a occuparlo parzialmente. Essi infatti, declinati in diverse forme e dimensioni in base al numero di utenti da ospitare, vengono dislocati all'interno della struttura nel rispetto delle aperture esistenti, in modo da creare un sistema di percorrenza interna in sostituzione di quello costituito dalle rampe e passerelle abbattute. Tale sistema di percorsi, sovrapponendosi a quello delle unità abitative, dà luogo anche a spazi più dilatati che ospitano funzioni comuni (fig. 8).

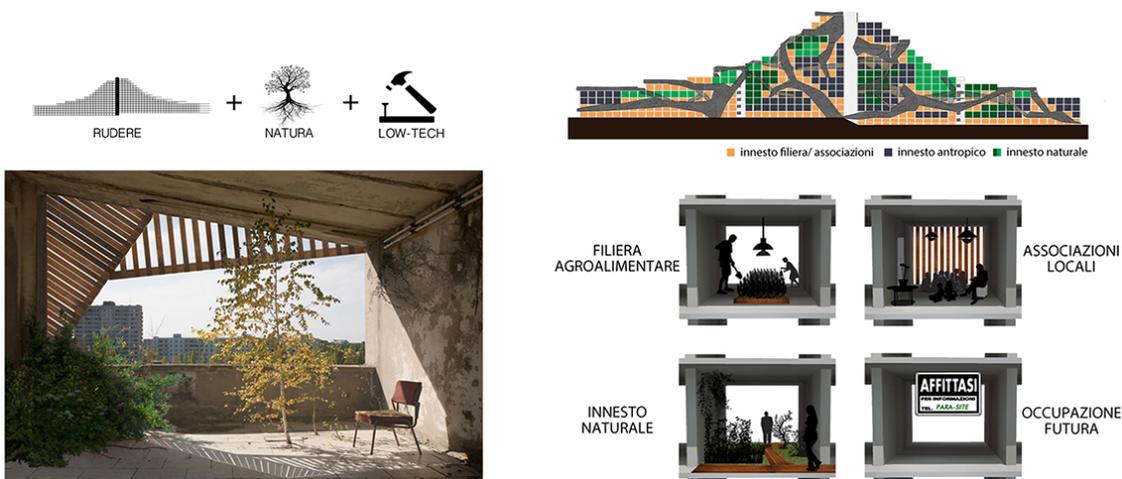


(Fig. 8) Progetto: Deconstructing Vela, Team: Kristel Barra, Grazia De Stefano, Antonella Formato, Francesco Gaito, Francesco Marigliano, Antonio Vernillo, Fabio Russo

3.3 Parasite

In *Parasite*, le celle della Vela, portata allo stato di rovina, sono ripensate come un sistema di spazi aperti che si attivano nel momento in cui vengono intercettati dal nuovo sistema connettivo, che si configura come una radice che si arrampica sulla struttura.

Tali spazi sono pensati per ospitare varie funzioni a servizio della collettività, come orti urbani (i cui prodotti vengono venduti nel mercato alimentare al piano terra dell'edificio), oppure dati in gestione ad associazioni locali. Gli altri spazi restano allo stato di rudere e lasciati liberi di "ospitare" la vegetazione spontanea. Si è pensato dunque ad un edificio capace di trasformarsi e rigenerarsi nel tempo, attraverso l'attivazione progressiva e selettiva dei suoi spazi, anche grazie alla tecnologia low-tech del sistema di percorsi coperti in legno (fig. 9).



(Fig. 9) Progetto: Parasite, Team: Daniela Palomba, Giovanna Panarella, Rosa Scarico, Maria Rosaria Serrettiello, Stefania Tedesco, Antonietta Zoccolella

4. Le vele come paesaggio/topografia ⁵

Franz Di Salvo aveva avuto una grande intuizione: non è possibile costruire degli edifici tradizionali nel nulla della periferia. Perciò immaginò che questi volumi, se non potevano configurare l'identità di un luogo urbano, dovevano cercare un'altra affiliazione: quella con il paesaggio, in una concezione che intende l'architettura non come alterità ma come estensione simbiotica dell'intorno (Coppola, 2015), da cui il profilo che tenta di farsi parte del terreno alludendo all'orografia di una collina. Il risultato, si sa, è stato fallimentare, ma l'abduzione alla base del *concept* di Di Salvo resta valida: quella col paesaggio è forse l'unica relazione - senz'altro quella più etica rispetto alla nostra era, l'Antropocene (Morin, 2007) - che un edificio costruito così, *en plein air*, può sognare di avere. Questo è il motivo per cui alcuni dei progetti hanno puntato a realizzare tale vocazione paesaggistica, lavorando sul binomio natura/artificio: dalla ricerca sono emersi quattro problemi che hanno innescato, nei progetti degli studenti, risposte diverse eppure coerenti rispetto a questo tema.

Il primo riguarda la disposizione: un elemento del paesaggio non si ripete a intervalli regolari e a distanze parallele all'interno di un perimetro rettangolare. I processi che determinano la complessità di un paesaggio non generano disposizioni meccanicamente seriali: anche per questo si è scelto, a monte, di lasciare in piedi una sola vela.

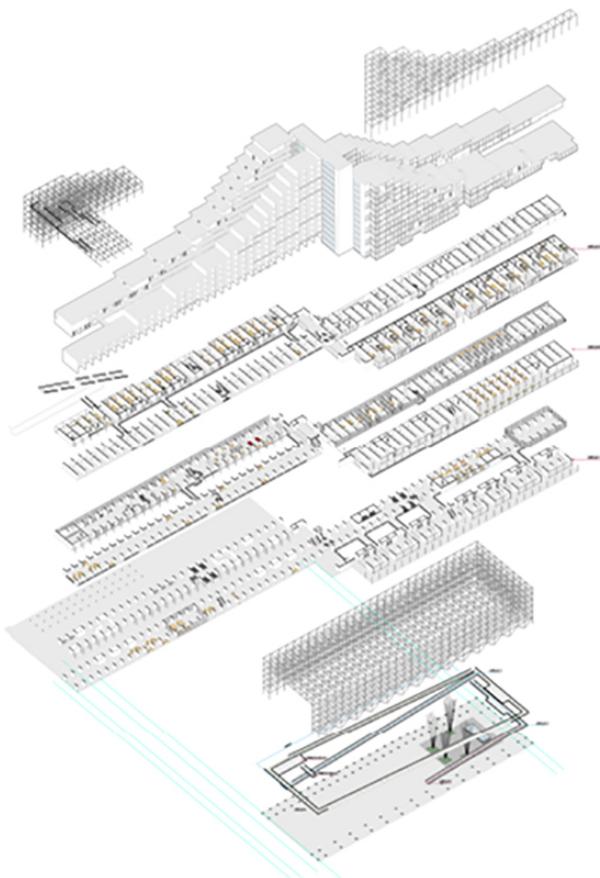
La seconda questione ha a che fare con la geometria. Una topografia è per definizione tridimensionale e se si vuole far parte di questo campo ontologico non si può ragionare di elementi bidimensionali. Le vele invece sono descritte da un "offset", la sagoma che riprende il movimento della collina è banalmente "estrusa", il che provoca estraneità e alienazione.

Il terzo punto è spinoso: la BIGNESS funziona solo con un grosso budget a disposizione. Tolti vetri e pannellature in corian, progettare fuori scala rende le cose infinitamente più complicate: la neuro estetica insegna che si fatica a sviluppare empatia (Mallgrave, 2015) con elementi sovradimensionati.

La quarta problematica riguarda la facciata: lo sforzo di orizzontalità compiuto dal progettista non è riuscito ad accogliere la caratteristica essenziale dei sistemi auto-organizzati: la differenziazione continua alla base della neghentropia (Morin, 2007) naturale. Le fasce delle balaustre, che mal nascondono le poche, piccole aperture, sono monotone, parallele, ancora una volta "astratte" e quindi improprie rispetto a un volume che cerca il contatto con il paesaggio, che è invece fatto di striature irregolari, di porosità a densità variabili secondo leggi matematiche non lineari.

4.1 Vers une archi nature

Il progetto affronta anzitutto la questione posta dalla dimensione della Vela esistente, lavorando sull'arricchimento del grande volume attraverso un approccio concettuale al tema artificio/natura. L'obiettivo del progetto è smussare l'impatto visivo della vela/monolite e stemperarne il perimetro: a questo scopo il blocco di cemento viene "smaterializzato", alleggerito da una grande struttura reticolare spaziale che dà vita a uno spazio trasparente, diafano, ricco di vegetazione. La nuova struttura così realizzata connette dall'esterno la vela al paesaggio, come se, attraverso l'aggiunta di questo corpo poroso, la vela si lasciasse pervadere dall'aria e dalla vegetazione, dissolvendo i propri confini e aprendosi all'orizzonte (fig. 10).

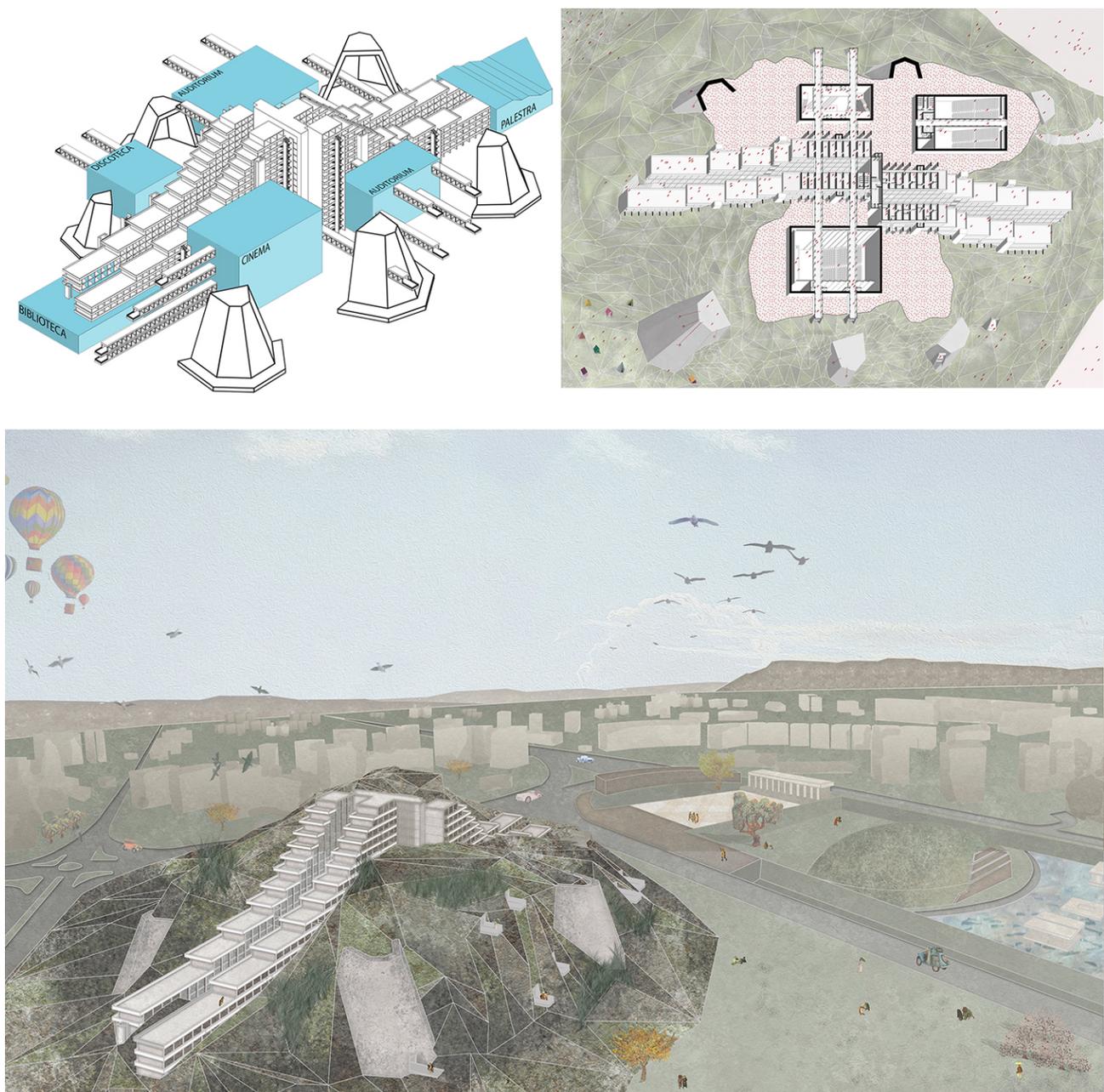


(Fig. 10) Progetto: Vers une Archi Nature, Team: Fiammetta De Angelis, Annalisa Falcone, Paolo Frolli, Francesca Martucci, Arianna Palumbo, Davide Rando, Elena Vitagliano

4.2 The Othurz

Il progetto affronta la questione della tridimensionalità strappando la vela all'astrattezza della sagoma estrusa e re-immaginandola come parte organica del paesaggio: per fare ciò gli studenti

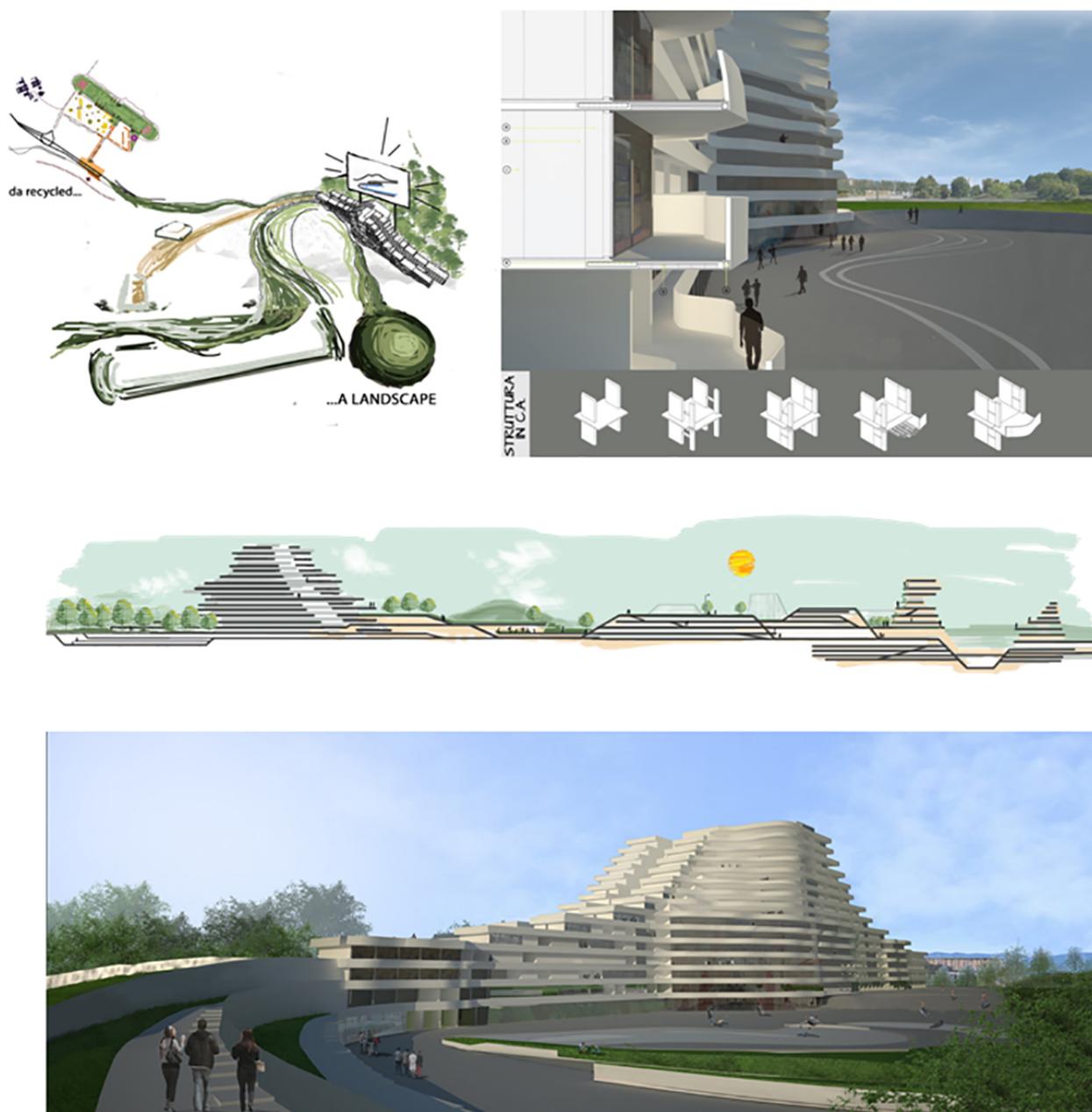
ricoprono l'edificio esistente e i nuovi corpi costruiti ai lati – dei parallelepipedi puri perforati da travi-ponti - con le macerie delle Vele demolite e con detriti edili provenienti da tutta la regione. Da questo gesto, provocatorio e ai limiti dell'utopico, emerge un'immagine intensa ed evocativa: una montagna che nasconde immense costruzioni cieche, "tombate", e dalla quale svetta la parte culminale della Vela. Così, il progetto di Di Salvo finisce per ricordare uno ziggurat, una rovina d'altri luoghi e d'altri tempi divorata da una "natura artificiale", colmata che evoca le grandi discariche di cui abbiamo riempito il paesaggio (fig. 11).



(Fig. 11) Progetto: The Othurz, Team: Sara Iaccarino, Elena Marino, Orazio Nicodemo, Ciro Priore, Lucia Ruocco, Sara Russo, Davide Savoia, Raffaella Sessa

4.3 Dalla Vela come lava

Il progetto affronta il tema del continuum natura-cultura attraverso un approccio concreto, trasformando la vela in una figura nuova, positiva, instabile e vitale. Il lavoro accetta la sfida di recuperare l'esistente e di differenziare la facciata senza aggiungere carico e senza interrompere lo scambio con l'esterno: ciò ha spinto gli studenti a fare un salto concettuale, immaginando uno sconfinamento tra il linguaggio dell'architettura e quello dei *sistemi emergenti*, con l'obiettivo di trasfigurare la vela in un ibrido antropico/naturale (Coppola, Caffo, 2017). A questo scopo, utilizzando anche software morfogenetici, si è ottenuta una curvilinearità differenziata tra i vari livelli, capace di sostenere la grande dimensione, aumentata fino a trasformare l'edificio lineare in una vera e propria conca, incrocio tra piazza e insenatura (fig. 12).



(Fig. 12) Progetto: Dalla vela come lava, Team: Maria Rosaria Imperatore, Claudia Porcelli, Ivana Raimo, Martina Simeone, Maddalena Verrillo, Federica Zappalà

Note

1. *I docenti del laboratorio: Progettazione Architettonica/Roberta Amirante; Urbanistica/Laura Lieto; Tecnologia/Sergio Pone; Fisica Tecnica/Fabrizio Ascione; Estimo/Maria Cerreta; Tecnica delle Costruzioni/Attilio De Martino.*

I tutor: Alessandra Acampora, Claudia Chirianni, Mario Coppola.

2. *Testo di Roberta Amirante.*

3. *Testo di Alessandra Acampora.*

4. *Testo di Claudia Chirianni.*

5. *Testo di Mario Coppola.*

Riferimenti bibliografici

Amirante R. (2018), *Il progetto come prodotto di ricerca. Un'ipotesi*, Letteraventidue, Siracusa, IT

Augé M. (2004), *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino, IT

Clément G. (2005), *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, IT

Coppola M. (2015), *La linea della complessità. Architettura PostDecostruttivista vol. 1*, D Editore

Coppola M., Caffo L. (2017), "L'architettura del postumano", in *Domus Green*, *Domus* n.1016, p.8

Hetzler F. M. (1988), "Causality: Ruin Time and Ruins", *Leonardo*, Vol. 21, No. 1, pp. 51-55

Mallgrave H. F. (2015), *L'empatia degli spazi*, *Architettura e neuroscienze*, Raffaello Cortina

Morin E. (2007), *L'anno I dell'era ecologica*, Armando Editore



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Massimo Canevacci, quattro domande a partire dal progetto per le vele di Scampia intervista di Alberto Clementi

Q1. Sulla demolizione e ricostruzione

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

Personalmente sono a favore di progetti che includono la demolizione di aree metropolitane o singoli edifici a patto di avere un progetto, se non di urbanistica in generale, almeno ben situato. Dipende da cosa e come ricostruire. In questo senso, è determinante una relazione profonda tra architetti e antropologi urbani o sociologi. È fondamentale decidere e, insieme, coinvolgere le persone interessate prima, durante e dopo. Forse è più complicato, ma si afferma una partecipazione tendenzialmente orizzontale. Devo dire che avrei un'idea precisa sulla rigenerazione di queste aree "periferiche": le relazioni centro-periferia sono porose e il senso profondo di tale contiguità transitiva è data da un asse centrale - il *consumo di droghe*. Per questo, l'abbattimento non dovrebbe essere solo una ricostruzione, quanto favorire una rigenerazione che affermi la de-penalizzazione delle droghe e la simmetrica conversione delle pratiche illegali in spazi legali co-gestiti da giovani addestrati da una equipe di psico-socio-antropologi. Ripensare le grandi e piccole aree metropolitane significa focalizzare il problema estremo che dalle periferie si fluidifica verso il centro. E il problema del vuoto periferico reclama di osare da parte dell'unico partito che può farlo, una riforma radicale che ormai è matura globalmente. Paura e risentimento nascono da ogni periferia non tanto per l'assenza di lavoro o di estati romane, quanto dall'esigenza di riempire il vuoto che si espande per il traffico inarrestabile delle droghe.

E' a partire da questo vuoto da colmare che si può decidere la correttezza rigeneratrice di Scampia. L'era industriale sta finendo, trascinando nelle sue rovine centinaia di edifici fatiscenti e intere aree abbandonate; alla città industriale succede la *metropoli comunicazionale*; le tecno-culture digitali sono il centro decentrato di tale cambiamento con i suoi inevitabili conflitti. L'ingresso inevitabile della fase detta 4.0 comporta paure e voglia di non affrontarla. La rigenerazione possibile va collocata in questo aperto scenario che ho riassunto per brevità.

Q2. Sul caso Scampia

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

Il rapporto tra cinema (ora i serial come Sky/Netflix) e mafia o gangster è sempre stato idilliaco e mimetico in doppio senso. Sono noti gli abiti che John Gotti si faceva rifare sul modello di Robert De Niro-Al Capone, il quale imitava i filmati giudiziari dei boss che a loro volta si compiacevano "onorati" e riproducevano, conservando le cassette dei film. È un circolo virtuoso e vizioso. Ogni moralismo censorio è inutile. Non è possibile impedire questo genere narrativo. I simboli e ancor più i codici di comportamento (linguaggio non verbale) si riproducono per mimesi insopprimibile. È notizia di questo marzo che uno dei quattro adolescenti che hanno ucciso a bastonate la guardia giurata per rubargli la pistola aveva la foto di Totò Riina come idolo su Facebook. A livello globale, il serial *House of Cards* viene spesso citato come modello speculare e, direi, reciprocamente mimetico, con l'elezione di Trump. Vorrei anche ricordare che la mia generazione adorava i film su *Jesse James, Billy the Kid, Bonnie & Clyde* e in generale la figura del gangster "buono" che ruba ai ricchi per dare ai poveri: insomma lo stile della mafia tradotto in ideologia filmica. Comunque, i "cattivi" sono stati sempre ambigualmente seduttivi nel cinema di Hollywood a partire dai celebri personaggi impersonati da James Cagney o Paul Muni. Per non parlare del *Padrino* di Coppola, in cui la peggiore mafia viene esaltata nel sesso e nella morale.

Scampia (e Corviale a Roma) è figlio prediletto di una concezione politica prima ancora che architettonica o filmica. L'ideologia che lo cementa è basata su principi solidi, secondo cui il proletariato deve vivere collettivamente. Le risorse private delle case sono subordinate all'esistenza di corridoi comuni, spazi di tutti, nicchie aperte e irrisolte. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: a prescindere dalle competenze degli architetti, i luoghi comuni si sono rovesciati in appropriazioni private, scelte di comando, gerarchie orizzontali estese in ogni piano e gerarchie verticali che impongono precise (quanto temporanee) egemonie.

La conservazione si presenta come falsa coscienza. Come iconica storica che richiama lo stile (o memoria) del passato e, quindi, definisce i contorni dell'oggi. Ma non è così. Il presente è più duro e possente. Si distende nelle forme di potere che muta sulle basi delle soluzioni di confitti senza limiti né tabù. Il modello architettonico "collettivista" può essere abbattuto se si riprende la grande tradizione del costruttivismo progressista - architettonico e urbanista, ma anche culturale ed estetico – che decentrò le case popolari

con quei disegni diversificati che hanno fatto la storia di quartieri come la Garbatella o San Saba.

Il fenomeno è *glocale*: tutte le periferie si sono spostate su posizioni di “destra”: a Rio è stato eletto un evangelico incompetente; a Sao Paulo un riccone ambizioso; nell’UK il Brexit; negli US Trump; Putin dappertutto; sono noti i risultati di Roma o Napoli. Il vuoto periferico presenta certamente il problema della riconversione del lavoro industriale nel modello 4.0., ma non solo: si ignorano gli effetti di poteri “criminali” e comportamenti “normali” diffusi nei transiti centro/periferia.

Infine, se si decidesse di demolire parzialmente le Vele di Scampia, sarebbe importante che tale atto non fosse immaginato come rimozione di un passato architettonico (e socio-culturale); quanto piuttosto una festa liberatoria che coinvolge la maggior parte degli (ex) abitanti e dei quartieri vicini.

Q3. Potenzialità dell’architettura

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l’architettura all’obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

Ovviamente da sola l’architettura e l’urbanistica possono fare ben poco per la sicurezza sociale e la vivibilità territoriale. Eppure ... Il *determinismo* del progetto non mi sembra un concetto *determinante*. Gli architetti dovrebbe sempre aprirsi alle relazioni transdisciplinari, in particolare verso suggestioni/immaginazioni che interpretano al meglio un’era storica e la anticipano. Una *architettura partecipata* potrebbe sviluppare un metodo affine all’etnografia: *osservazione partecipante*. Saper osservare quanto accade localmente, e praticare uno sguardo adeguato a cogliere i livelli globali nei dettagli micrologici, evitando il canto delle sirene per l’omologazione che si basano su paradigmi obsoleti, incapaci di cogliere i mutamenti delle tecno-culture digitali. E, insieme, saper partecipare ai processi territoriali specifici, accogliendo suggestioni comportamentali, ricchezze prospettive, persino invasioni concettuali...

Dalle tensioni tra saper osservare (e osservarsi) e partecipare possono emergere scelte che favoriscono la totale autonomia creativa dell’architetto.

Parole chiave sono *dialogica*, ovvero l’arte dell’ascoltare; *polifonia*: la coesistenza simultanea di voci narrative urbane anche dissonanti; *ubiquità*: le fluidità identitarie del soggetto contemporaneo che vive le sue esperienze quotidiane, lavorative o meno, secondo una combinazione disordinata e mescolata di spazi/tempi; *metamorfosi*: le forme post-euclidee delle tecnologie attuali possono favorire sistemi cognitivi e valoriali che diffondono bellezze perturbanti, non riproductive delle razionalità moderniste. Continuo a sostenere l’ampia autonomia dell’architetto solo in quanto il progetto si posizioni al fine di praticare *l’immaginazione esatta*. L’estrema scientificità del progetto si legittima nella configurazione immaginaria della sua arte.

La mia ipotesi finale per affrontare la domanda presenta questa prospettiva: la *bottega digitale*. Riprendo la grande tradizione dell’umanesimo rinascimentale, quando la bottega era il luogo dove il maestro viveva, produceva, insegnava, creava. Il maestro era *artefice indisciplinato*, una sapienza che transitava tra arte e artigianato. L’irrompere

delle tecno-culture può trasformare (o meglio far convivere) la creatività analogica in immaginazione digitale. La vicinanza tra architetto e antropologo si basa sul saper fare; sulla scelta di stare nel territorio o *fieldwork*; produrre narrazioni compositive a più voci in forma di *costellazione* - e la costellazione disegna codici e simboli in movimento, mutanti, transitivi. L'architetto è l'artefice che oscilla tra bottega digitale e territori costellari. Un artefice dialogico, polifonico, ubiquo, metamorfico.

Q4. Politiche di rigenerazione urbana

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Le rigenerazione è compito altamente politico che sconta l'autonomia dell'architetto. E autonomia non significa separazione, bensì attenzione ai processi culturali che attraversano le aree di interesse, l'intera metropoli e, inevitabilmente, le prospettive *cosmopolitane*. La legalità va costruita in relazione alla mia idea presentata all'inizio: depenalizzare le droghe, creare equipe addestrate a contenere il danno, inventare spazi esteticamente seduttivi e accoglienti, dove questa pratiche possono essere vissute giornalmente. Immagino il progetto di uno spazio di informazione, vendita e assistenza di ogni droga che sia disegnato e costruito nel senso della potenziale liberazione, e non per riprodurre il fascino conflittuale per *egemonie-atemporal* che portano dentro di sé l'inevitabile fine già segnata. In questo senso, le scelte delle politiche locali sostengono a parole la sicurezza ma, militarizzando il territorio, riproducono e allargano il problema. Il motivo è semplice: il senso "comune", specie "popolare" (mi scuso per i termini) ha introiettato l'idea che la guerra alle droghe sia l'unica soluzione per contenere paure ben note. La scelta è partita dagli Stati Uniti ed è divenuta generale, tranne poche eccezioni. Per cui attualmente nessun politico o partito se la sente (in Italia o in Brasile) di impegnarsi a spiegare e a sperimentare modelli alternativi. La scelta semplicista è la repressione, che ormai dovrebbe essere chiaro a tutti che – anziché risolverlo - è parte del problema.

La sicurezza eterodiretta è il concetto che conduce a risultati sbagliati. Nelle favelas di Sao Paulo o di Rio de Janeiro, il governo centrale ha pensato di inserire dal 2000 unità militari dette UPP (*Unidade de Policia Pacificadora*) per sradicare il traffico dei signori delle droghe. Da allora *Comando Vermelho*, i signori della mafia carioca, sono diventati ancora più forti, organizzati, militarizzati, assorbendo tra l'altro non pochi membri della polizia civile. Il crudele assassinio della *vereadora* di Rio, Mariella Falco eletta con 45mila voti, figura straordinaria di militante afro-brasiliana che era riuscita ad affermarsi come sociologa nella favela di Maré, rientra in questo quadro. La sicurezza nelle periferie – sia personale che ambientale – si risolve accettando la sfida: come Basaglia è riuscito a cambiare il sistema repressivo manicomiale, modificando il territorio nelle sue specifiche

architetture con la legge 180 e i pregiudizi ad esse connessi; così l'architetto del presente-futuro dovrebbe immaginare la sicurezza partecipata, convincendo sfere pubbliche e istituzioni politiche che gestire la de-penalizzazione significa scegliere modelli architettonici, urbanistici e antropologici altri.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Umberto Cao, quattro domande a partire dal progetto per le vele di Scampia intervista di Domenico Potenza

Q1. Sulla demolizione e ricostruzione

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

Sono ormai molti anni che si discute sulla questione delle abitazioni popolari di grande dimensione e del loro degrado sia fisico che sociale. Tutto ebbe inizio nei primi anni Settanta del secolo scorso, come onda lunga di una stagione di studi urbani sviluppata nei primi due decenni del dopoguerra sul tema delle nuove tecnologie e della grande dimensione. Già Kenzo Tange aveva progettato una gigantesca espansione di Tokyo nella sua baia, mentre Yona Friedman aveva teorizzato megastrutture modulari sospese sulle città esistenti; a Roma Ludovico Quaroni faceva lavorare i suoi studenti sul tema della città/regione lineare e, nello Studio Asse (insieme a Bruno Zevi, Mario Fiorentino, Riccardo Morandi, Lucio e Vincenzo Passarelli, Vincio Delleani), progettava il futuro asse attrezzato previsto nel PRG di Roma. Dal punto di vista strettamente architettonico i grandi "edifici città" trovavano ragione anche all'interno del dibattito tra il minimalismo costruttivo dell'*International Style* e la trasgressione formale del *Brutalismo* di origine anglosassone. Né mancavano espliciti riferimenti figurativi, come il "Biscione" di Daneri, chiaramente ispirato ai complessi di *Pedregulho* e *Gàvea* di Affonso Reidy allora da poco realizzati a Rio de Janeiro, o il *Rozzo Melara* dei Celli e Tognon sospeso tra il riferimento alle grandi case a corte della Vienna Rossa e il modello dell'**Unité d'Habitation**. Fiorentino con *Corviale* e Franz Di Salvo con *Le Vele*, al di là degli espliciti riferimenti alla tradizione modernista, si preoccuparono di ricercare compatibilità tra l'invenzione tipomorfologica e il ruolo urbano dell'insediamento: un segno rettilineo forte nelle colline della campagna

romana a marcare il limite della città nel caso di *Corviale*; un ondeggiare non finito nel caso delle *Vele*, per richiamare a distanza il confronto mare-monti che caratterizza Napoli.

Possono essere ancora conservati questi valori culturali e figurativi come eredità del Novecento nell'ambito di un recupero delle dignità ambientali ed umane? Forse sì, ma occorrerà valutare caso per caso. Una cosa è certa: le visioni utopiche che questi "mostri" esprimevano sono fallite. La vera questione, al momento senza risposta, è se l'utopia sia stata realizzata troppo presto per una comunità ancora immatura, oppure se sia arrivata troppo tardi rispetto ai conflitti sociali che hanno attraversato il XX secolo.

Q2. *Sul caso Scampia*

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

Per quanto numericamente limitate, il fallimento delle iniziative di intervento e recupero di questi insediamenti coinvolti da forte degrado ambientale insegna che risanare i difetti di costruzione e i danni dell'incuria, completare i servizi mai realizzati, oppure bonificare le sopravvenute alterazioni di destinazione d'uso non portano ad un completo recupero ambientale e sociale: gli abusi, le occupazioni e le pratiche illegali una volta avviate, resistono e si consolidano, diventano insanabili. Pur senza ricordare nel dettaglio la vicenda delle *Vele*, è quasi scontato rilevare come le scelte formali e tipologiche dell'architetto, per quanto discutibili o male realizzate, anche qui, come in tante altre vicende della edilizia popolare generata dalla L.167 e successivi aggiornamenti, siano state molto meno influenti delle responsabilità dell'autorità pubblica. Infatti né la politica nazionale con gli strumenti legislativi, né quella locale con gli strumenti attuativi, e neppure chi governa l'ordine pubblico, sono stati in grado di gestire il corretto completamento dei servizi, l'integrazione degli abitanti, la mobilità con mezzi pubblici adeguati, le assegnazioni degli alloggi e il rispetto della legalità. Si potranno anche "reinventare" le *Vele*, abbattendo non loro, ma la Gomorra che le ha occupate; difficilmente, però, potranno diventare una rappresentazione simbolica "buonista" per la città di Napoli. Neppure con un film come "Ammore malavita" o con il filtro intellettuale del "pittoresco".

Q3. *Potenzialità dell'architettura*

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

Secondo me non è una questione di forma o tipologia architettonica, né di pratica del "less aesthetics more ethic". Piuttosto occorre superare l'equivoco culturale tra intervento edilizio di grande dimensione e grande dimensione dell'intervento edilizio. Molto spesso - ed è il caso delle *Vele* - l'intero grande edificio di edilizia popolare è stato destinato ad una unica compagine sociale molto conflittuale, perché di incerta occupazione lavorativa e bassa disponibilità economica, con l'inevitabile conseguenza della ghettizzazione. Non è un caso che, almeno nell'area romana che conosco meglio, hanno funzionato i piani di zona nei quali assegnazioni IACP, cooperative, nonché

commerciale e terziario affidato a privati, sono stati integrati tra loro. Una conferma dell'equivoco sulla grande dimensione risiede anche nei fenomeni di urbanizzazione che in Italia sono sopravvenuti a partire dalla fine degli anni Ottanta. Infatti, conclusa la stagione dei PEEP nelle grandi città e apparentemente risolto il fabbisogno di case popolari, si è incrementata la fuga dalle aree urbane e la formazione di insediamenti residenziali di carattere estensivo a ridosso di centri minori. Credo che una delle ragioni del forte incremento dello sprawl urbano negli ultimi trenta'anni risenta anche nella domanda di piccola dimensione insediativa. In altre parole, mentre la politica pianificatoria e la cultura urbanistica e architettonica prendevano atto delle contraddizioni di periferie dense e fuori controllo e si interrogavano sul futuro delle metropoli, una nuova città si formava spontaneamente al di fuori dei confini urbani, nella legalità ma senza progetto, fatta di palazzine, villini e case a schiera. Questo ha risolto il problema della legalità? Niente affatto, lo ha solo trasferito e disperso. Allora il riscatto del progetto urbano e dell'architettura, a mio avviso, potrà avvenire seguendo due condizioni: la prima è di riportare i nuovi insediamenti dentro il sistema della infrastrutturazione esistente (mobilità e servizi pubblici), se il caso densificando realtà già esistenti, ma lavorando sulla piccola dimensione. La seconda è di curare l'integrazione sociale (inclusa la componente immigratoria) con interventi che prevedono l'azione congiunta di operatori nell'edilizia pubblica ed in quella privata, nonché di investitori nel commercio e nel terziario che garantiscano non solo volumetrie costruite, ma nuovi posti di lavoro.

Q4. *Politiche di rigenerazione urbana*

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Fatte salve alcune considerazioni espresse in risposta alle questioni che riguardano le *Vele* e altre realtà simili, non credo ci sia una differenza sostanziale tra i criteri da adottare per nuovi insediamenti residenziali e i criteri per rigenerare complessi abitativi degradati; una cosa che mi sembra confermata anche dalle ipotesi illustrate nel *Progetto Restart Scampia*. Personalmente non sono tra i fautori più accaniti della progettazione partecipata o progettazione dal basso, come si dice oggi. Credo che il valore di una partecipazione degli utenti alle scelte di progetto non sia tanto nella finalità di corrispondere ai bisogni dei fruitori (spesso non in grado di prevedere le ricadute funzionali ed ambientali di una scelta architettonica), quanto quella di favorire una empatia tra l'autorità amministrativa, i tecnici responsabili e gli utenti finali: insomma un problema di assunzione di responsabilità. Procedure integralmente *bottom up* rischierebbero, tra l'altro, condizionamenti ideologici e ricadute populiste. Insomma, escludendo imposizioni *top down*, penso ad una progettazione articolata e competente che sappia contestualizzare il progetto. Considerando l'inattualità di una visione complessiva e unitaria, figlia della urbanistica tradizionale, che procede per progressivi strumenti attuativi, preferisco pensare ad una progettazione urbana che suddivida la

metropoli in parti (microcittà in termini urbanistici, municipi in termini amministrativi) morfologicamente omogenee ma funzionalmente differenziate (residenze, servizi primari, terziario). Le microcittà potranno essere raccordate tra loro da una rete di relazioni (viabilità privata e mobilità pubblica, sistema del verde e dello sport, della sanità, dell'istruzione e della cultura, del tempo libero, ecc...) cui compete il ruolo di integrazione metropolitana. Ma questo è un altro discorso. Molto più complesso.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Aldo di Chio, quattro domande a partire dal progetto per le vele di Scampia intervista di Marica Castigliano

Q1. Sulla demolizione e ricostruzione

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

Demolizione e ricostruzione è ovviamente un principio condivisibile e condiviso del quale la naturale evoluzione della città non può fare a meno ma non può certo essere una soluzione generalizzabile, il caso delle Vele di Scampia è emblematico al riguardo. "Che errore grossolano abbattere le Vele, è come bruciare le streghe in piazza" scrivevamo così già 20 anni fa nel tentativo vano di impedire il piano di abbattimento delle Vele di Scampia voluto dall'Amministrazione della città di allora per abbattere quei simboli del male, oggi insistiamo ancora contro chi, paradossalmente da sponde diverse, quello stesso vecchio piano vuole portare a compimento. E' un errore storico, un atto barbarico, un sopruso urbanistico e per di più alimenta la grave confusione tra l'architettura e il disastroso degrado sociale che l'asfissa, "è come prendersela con le cozze per il colera" si disse allora per dissuadere coloro che volevano l'abbattimento delle Vele, convinti che, eliminate le Vele, si sarebbe eliminato anche il degrado di cui esse sono assurte a simbolo, così non è stato: tre delle grandi Vele sono state abbattute in pompa magna, dopo altrettanti fiaschi, e il degrado è ancora lì, sempre più forte. Peggio: al loro posto sono stati costruiti orrendi palazzotti, quelli sì senza alcuna qualità e rispetto per gli abitanti e la città. E fa tremare i polsi che il piano che prevede l'abbattimento delle Vele sia frutto anche di studi e convenzioni proprio con la Facoltà di Architettura di Napoli. Dunque è la qualità dell'Architettura il tema. Eliminare una delle pochissime opere della Scuola di Architettura moderna napoletana, quando era una Scuola, costruita nella nostra terra martoriata dalla massa informe dell'edilizia spazzatura, quella sì da abbattere, strumentalizzarla come capro espiatorio del degrado sociale, ci ferisce profondamente. Proprio oggi, nell'epoca del

recupero delle volumetrie esistenti, della rigenerazione sostenibile, del non consumo di suolo, quando gli architetti nelle culture più avanzate smontano e rimontano con delicatezza gli edifici per riconvertirli e riutilizzarli, la scelta di condannare a morte con la dinamite edifici così significativi, ritrovandosi con immense macerie risultanti dagli oltre duecentocinquantamila metri cubi da abbattere, da smaltire chissà dove e con quanti soldi, per costruire ancora ignobili condomini senza senso e senza senno, è un gesto antistorico, dannoso per la città, e volgare contro l'architettura e gli architetti che credono nell'architettura come soluzione dei problemi sociali di convivenza. Difendiamo ciò che resta del grandioso progetto di *Di Salvo* perché difendiamo la grandiosità dell'architettura e crediamo profondamente nella forza della bellezza, invece combattiamo la mediocrità che ci costringe nella bruttezza. Le Vele sono potenti "*oggetti a reazione poetica*", che si stagliano nella storia e nella geografia dei luoghi, anche le cineprese di *Gomorra* e le penne degli scrittori hanno contribuito a "*liberare la visione del pensiero*" ma purtroppo è ancora in corso la battaglia dell'architettura moderna "*contro gli occhi che non vedono, che non riescono a vedere appieno essendo dipendenti da altre percezioni*" (L.C.).

Q2. Sul caso Scampia

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

Le Vele hanno una storia lunga 50 anni, dal progetto di *Franz Di Salvo* della fine degli anni '60 alla costruzione degli anni '70, dalle occupazioni della camorra degli anni del post terremoto dell'80, agli abbattimenti iniziati negli anni '90: quello delle prime due Vele dell'allora sindaco "rosso" *Bassolino* nel '97, della terza del sindaco "bianco" *Iervolino* nel 2003 e quello programmato di altre tre dall'attuale sindaco "arancione" *De Magistris*, oggi, nel 2016, passando attraverso il sempre più drammatico degrado dei luoghi ma pure attraverso intense battaglie, suggestioni, dibattiti, film, romanzi e storie belle di riscatto sociale. Perché si vogliono eliminare le Vele? Perché lo dice l'accademia? Quella stessa che qualche anno fa asseriva che la Terra era immobile! Perché si stima che è troppo costoso recuperarle? Non è vero! E poi quale concetto di economia e finanza si può mai adottare per stimare il recupero dell'immagine della città moderna! Perché il progetto non è stato realizzato esattamente come è stato progettato? E quando mai succede! Tentiamo una risposta seria, al di là degli interessi di pochi che è possibile ci siano, oggi si ha paura della vera Architettura, si vuole eliminare il principio stesso, rivoluzionario, dell'Architettura, il ruolo di guida da essa esercitato nella comunità, l'Architettura minaccia il potere dell'accademia e dell'autorità costituita, l'Architettura trasmette e rigenera la storia, dà forma alla comunità, ha un potere forte e naturale con i suoi valori di protezione e condivisione, trasmette forza alla popolazione, proprio come le donne, bruciate in piazza come streghe. Del binomio Vele/camorra vogliamo conservare le Vele e abbattere la camorra. Vogliamo rigenerare la storia della città, non solo quella antica, ma anche moderna e contemporanea, senza interruzioni. Recuperare il gesto di un'Architettura ideale, di una così grande lezione di Architettura moderna napoletana, diventata la più inaccessibile roccaforte dei clan, oltre ad essere un'eccezionale operazione di riscatto sociale è la giusta operazione di valorizzazione del patrimonio pubblico ed un investimento economico intelligente. Oggi che tutto è co-living, co-working, co-making, quell'idea di mixité funzionale può essere riproposta, perfettamente adeguata ai nuovi modelli di vita e lavoro che si fondono sempre più tra loro secondo concetti di sviluppo

sostenibile, mantenimento dell'esistente, conservazione del suolo, così essenziali per la vita. Vogliamo conservare tutte e quattro le Vele superstiti perché è il loro insieme urbano la caratteristica propria da salvaguardare, i tetti piani, le terrazze panoramiche che guardano lontano, gli spazi esterni condivisi, lo skyline che si moltiplica nel cielo di Napoli, sono perfettamente capaci di dare immagine e carattere potente all'intera Scampia e, insieme a quella preziosa compresenza sociale da ricostruire all'interno, così tipica di Napoli, rappresentano un'esplosione di energia che non va distrutta ma alimentata. Le Vele non sono affatto un fallimento dell'Architettura, sono il fallimento della politica. Non sprechiamo altri milioni di euro dei nostri soldi per distruggere, investiamoli per salvare dal degrado l'Architettura e le persone. Tenere in vita le Vele significa conservazione tout court? Crediamo sia vero il contrario, è una bieca cultura della conservazione quella che vuole abbattere le Vele e costruire al loro posto condomini banali, si vuole conservare e riprodurre una malintesa mediocre dimensione umana e distruggere Architetture visionarie proiettate verso il futuro.

Q3. *Potenzialità dell'architettura*

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

L'Architettura è felicità (l'edilizia no)! L'Architettura serve a proseguire la storia dell'umanità, a rendere il mondo dove viviamo più bello e più giusto, adeguato ai bisogni e ai sogni dell'uomo contemporaneo. L'Architettura è la più completa delle arti, l'arte maggiore, la sola che cura il corpo e l'anima. La nostra non è una battaglia di architetti snob, è l'opposto, difendiamo l'Architettura perché ne possano godere tutti, perché anche chi è povero possa vivere in una casa d'Architettura. È una battaglia di giustizia sociale. Committenti, Enti, Università, Politici e Progettisti tornino a puntare sulla Bellezza dopo anni in cui della triade vitruviana a stento individuavano l'Utilitas e la Firmitas, incapaci di sognare e di riconoscere la Venustas quale ragione prima della Vita oltre che dell'Architettura. Occorrerebbe che finalmente qualcuno quantificasse davvero il valore economico di bellezza e cultura. Tanto bene può fare l'Architettura in contesti difficili quanto disastrose per la città e la comunità possono essere le scelte urbanistiche sbagliate e le Vele non sono solo un patrimonio dell'Architettura, sono anche un patrimonio pubblico, storico ed economico, della città e dei cittadini, oltre che dell'immaginario collettivo, distruggerle è un sopruso contro il patrimonio oltre che contro l'Architettura. Qualche tempo fa su una delle Vele sventava uno striscione profetico con su scritto: "quando il vento dei soprusi sarà finito, le Vele saranno spiegate verso la felicità". Eupalinos, architetto che Fedro cita ammirato a Socrate, nella ricerca della perfezione e dell'armonia degli edifici, suddivideva gli stessi in tre categorie: *muti*, che *parlano* e che *cantano*, e le Vele cantano; bellissima a proposito delle potenzialità dell'Architettura la citazione del tempio di Artemide Cacciatrice "il mio tempio deve muovere gli uomini come li muove l'oggetto amato".

Q4. *Politiche di rigenerazione urbana*

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale

e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Due esempi significativi, tra i tanti, della bontà del progetto urbano integrato. Abbiamo visitato recentemente Le Lignon, un enorme complesso residenziale, il più lungo d'Europa, si trova a Ginevra, lungo più di 1 Km ospita più di 5.500 abitanti. Le Lignon fu costruito negli anni Sessanta dall'architetto Georges Addor. Dopo un periodo difficile e un intenso dibattito, passato anche attraverso le ipotesi di abbattimento, è stato perfettamente recuperato. Le strategie di risanamento utilizzate per la Cité du Lignon colpiscono per il loro pragmatismo, la loro oculatezza e interdisciplinarietà. Grazie all'impegno profuso è stato possibile armonizzare in modo ottimale esigenze difficili, complesse e contraddittorie e risanare con successo le unità abitative. Il metodo di intervento scelto si è orientato al valore della cultura della costruzione e apporta, in vista del risanamento di altri grandi complessi simili degli anni Sessanta e Settanta, un contributo prezioso e suggestivo. Il DeFlat Kleiburg, il progetto vincitore della nuova edizione EU Prize for Contemporary Architecture - Mies van der Rohe Award, progetto realizzato ad Amsterdam che propone il rinnovamento di uno dei più grandi complessi di appartamenti dei Paesi Bassi denominato "Kleiburg", stecca residenziale da 500 appartamenti. Il consorzio DeFlat ha salvato l'edificio dalla demolizione trasformandolo in un "Klusflat", ossia in un complesso in cui sono gli stessi proprietari a rinnovare i propri alloggi. Si evita la demolizione e si mette in campo un progetto di riqualificazione con il supporto dei singoli inquilini. Così è stato salvato dalla demolizione uno dei più grandi blocchi abitativi dei Paesi Bassi, con un progetto sperimentale è stato rivitalizzato il complesso residenziale costruito negli anni '60 nella periferia di Amsterdam. Una bella notizia questo premio: le residenze collettive e il recupero dell'architettura moderna finiscono sotto i riflettori e sono occasione per una riflessione per le tante città europee impegnate su questi temi. In questa ricerca il recupero di tipologie del passato è importante tanto quanto la sperimentazione di nuovi modelli, un progetto che sprona a riflettere ancora sul tema della casa, sul valore dell'Architettura. Dunque difendiamo l'Architettura, l'Architettura delle Vele e le storie degli Uomini, di Architettura e di Architetti c'è un disperato bisogno oggi come allora, le Vele sono indiscutibilmente un capitolo significativo della storia dell'Architettura e della nostra Città che vorremmo continui la sua evoluzione senza che la furia iconoclasta neghi il presente e bruci intere pagine della sua memoria, sostituendole orribilmente. Recuperare il più inaccessibile dei luoghi di Napoli, roccaforte dei clan ma anche simbolo di un'architettura ideale, oltre ad essere una eccezionale operazione di riscatto sociale è la giusta operazione di valorizzazione del patrimonio pubblico ed un investimento economico intelligente, abbattere le Vele è un grave errore storico, architettonico, urbanistico, economico, sociale, politico; è una profonda ferita inferta alla città, una lacerazione insanabile.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Domenico Potenza, conversazione con Paolo Desideri a partire dal progetto per le vele di Scampia

Potenza_ *Scampia, demolizione e ricostruzione, è questa la prima questione sulla quale vorrei discutere in merito all'abbattimento delle vele, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche; una questione che solleva interrogazioni di portata più generale riguardo alla rigenerazione delle periferie pubbliche in condizioni critiche.*

Secondo te, può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile? E più in generale, come scegliere tra strategie drastiche a favore del recupero della legalità e strategie più articolate e contestuali, che mettono in gioco altri valori ma con esiti inevitabilmente più incerti sul piano della sicurezza sociale?

Desideri_ Di questa prima questione, *demolizione e ricostruzione*, vorrei poter parlare ignorando momentaneamente il tema Scampia, perché Scampia possiamo farla discendere soltanto da un inquadramento più generale del tema della riconversione di alcune parti delle periferie italiane ovvero dell'edilizia pubblica moderna, che vuol dire poi il tema della *sostituzione edilizia*. Da questo punto di vista, io forse sono la persona meno adatta per sentirsi dire che gli edifici non vanno demoliti, perché ho passato anni ed anni ad auspicare che la città, non solo nelle sue parti periferiche ma anche in alcune zone interne consolidate, possa esercitare la *sostituzione edilizia* come occasione di ripensamento dell'esistente, e dunque di *rigenerazione urbana*.

Per quanto mi riguarda, il caso personale più emblematico che ho seguito, progettato e realizzato con ABDR e che - nei fatti - si è dimostrato un successo risolutivo, è quello di "Giustiniano Imperatore" a Roma. Rammento che stiamo parlando di una demolizione forzata di circa 80 appartamenti e della successiva ricostruzione di circa 144 nuovi alloggi (con la possibilità di un recupero economico in ragione delle maggiori cubature realizzate). Si tratta di appartamenti di proprietà comunale provenienti da edilizia sociale, che nel tempo erano stati acquisiti, in larga misura, dagli stessi residenti. Questi residenti si sono trovati a dover abbandonare poi le abitazioni riscattate, a causa di

gravi problemi che hanno interessato le fondazioni, con fenomeni di sostanziale cedimento che hanno indotto i Vigili del Fuoco a far evacuare con urgenza gli alloggi. Qui insomma l'amministrazione comunale si è ritrovata a dover gestire una vera *patata bollente*, con un intervento di demolizione reso obbligatorio da una *autorità* esterna.

Ecco io credo che il problema, semmai, sia proprio questo: in Italia - e con questo arrivo poi anche a Scampia - parliamo di pratiche d'intervento che sono sempre legate a condizioni emergenziali; nel caos di "Giustiniano Imperatore", un'*emergenzialità* di tipo geotecnico; nel caso di Scampia, un'*emergenzialità* verosimilmente di tipo sociale.

Potenza *anche se, nel caso di Scampia, gli edifici vennero realizzati in difformità al progetto originario, con una serie di variazioni in fase di costruzione che hanno contribuito fortemente a rendere "inabitabile" il complesso delle Vele ancora prima dell'insediamento dei residenti.*

Oggi Scampia, nel bene e nel male, è ormai diventato un importante simbolo della città, Tenendo conto del suo potente ruolo nell'immaginario collettivo del nostro Paese, sarebbe stato possibile considerare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative almeno della capacità simbolica di questo insediamento?

Desideri *Di questo se vuoi parliamo dopo, anche perché vorrei fare qualche valutazione più specifica sull'architettura e sul progetto delle Vele. In termini più generali, io credo che, paradossalmente, se c'è da lamentare qualcosa in Italia, è proprio l'assenza di quella cultura che nel resto del mondo - tanto nei paesi europei che extraeuropei - pratica correntemente la *sostituzione edilizia*. Mentre in Italia questo intervento avviene soltanto a partire da condizioni di *emergenzialità*. A me invece, sembra vero il contrario. Dobbiamo abituarci all'idea che la città - come sempre è stato nel bene e nel male - vive della incessante necessità di trasformare l'esistente. Trasformazioni a volte causate da eventi naturali o calamità imprevedibili, altre volte da azioni di programmazione e pianificazione, altre volte ancora dal mercato. Però, se dovessimo pensare ad una città nella quale questi processi di "perenne sostituzione", di "cambio di pelle", non avvenissero di continuo, avremmo - come abbiamo già sostenuto più volte - non un corpo vivo, ma una *mummia*. La città va avanti in forza della sua incessante sostituzione. Dunque da questo punto di vista - e cioè da un punto di vista metodologico - la prima riflessione da fare è che la vicenda di Scampia va inquadrata all'interno di un tema più generale, e cioè l'opportunità di assecondare un processo di continua trasformazione dell'esistente. Naturalmente ciò non vuol dire che tutto debba essere demolito e ricostruito, o che nulla possa essere conservato. La domanda vera riguarda la valutazione di uno strumento aggiuntivo che è la "sostituzione". Sottolineo, uno strumento aggiuntivo a disposizione - se dovessimo conservare tutto avremmo uno strumento in meno o se dovessimo per definizione demolire sempre e comunque tutto - senza conservare nulla - avremmo sempre uno strumento in meno. È proprio questa possibilità continua di decidere cosa sostituire e cosa mantenere che a mio avviso - dal punto di vista della pianificazione e del progetto urbanistico - fa salva la città.*

*Qui semmai il discorso da fare attiene agli attori delle rilevanti trasformazioni in gioco, anche perché in alcuni casi può essere il *mercato* a muoversi autonomamente. Però pensare che il *mercato* possa risolvere da sé questo genere di problemi - ricorrendo in particolare allo strumento della "sostituzione" - a me sembra davvero improbabile.*

*L'esempio che portavo prima, relativo al caso di "Giustiniano Imperatore", può essere considerato emblematico sotto questo aspetto. Stiamo parlando di un'ampia area edificata, interessata da smottamenti diffusi del terreno, con una conseguente problematicità di tipo geotecnico che riguarda circa una cinquantina di *intensivi residenziali*. In questo caso tocca al Comune farsi carico*

dell'urgenza di mettere in atto politiche di ricostruzione volte al recupero degli alloggi da restituire ai proprietari che li avevano riscattati.

Il Comune ha bandito un concorso per la redazione del piano di recupero – vinto dallo studio Diener&Diener – che prevede l'adeguamento progressivo di tutti i 50 *intensivi residenziali*, a partire da un *progetto pilota* che è quello da noi portato a compimento. Ad oggi tuttavia – trascorsi ormai dieci anni dal completamento di quel primo intervento - solo il *progetto pilota* è stato realizzato e difficilmente accadrà ancora qualcosa, a meno che non si creino di nuove condizioni di emergenza simili a quelle che hanno condotto all'evacuazione immediata dei residenti su ingiunzione dei Vigili del Fuoco. Come vedi, è evidente che per operazioni di questa portata solo l'intervento "prescrittivo" di una autorità di vigilanza sulla sicurezza degli edifici, può imporre l'urgenza della *sostituzione edilizia*.

Lo stesso vale per Scampia, dove i noti problemi legati alle condizioni estreme di illegalità e di degrado sociale hanno indotto progressivamente allo sgombero dei residenti dalle *Vele*. Insomma, per quanto possa sembrare drastico e assolutamente fuori dalla portata della normalità, sono queste le uniche condizioni che mettono in atto la *sostituzione*, a meno che non si stia parlando di edifici di totale proprietà pubblica. Ma anche nel caso di edifici di totale proprietà pubblica, bisogna comunque decidere di prendere le famiglie, spostarle altrove, demolire l'edificio o destinarlo ad altri usi. Si tratta insomma di un'azione di pianificazione forte, importante, che necessita di una pluralità di azioni e di attori che forse non siamo abituati a sostenere.

Potenza _ Tra l'altro Scampia, oggi, presenta condizioni favorevoli rispetto alla sua definitiva sostituzione, anche per il fatto che tre edifici sono stati già demoliti e per altri tre la demolizione è prossima. Quasi tutti i residenti sono ormai trasferiti in altri complessi e rimane ancora l'ultima vela (quella destinata ad essere conservata) da sgomberare, prima dell'attuazione del programma di riconversione dell'area.

Abbiamo citato tante volte casi analoghi, sia per dimensione degli insediamenti sia per la problematicità delle loro condizioni, mi riferisco al Corviale di Roma, allo Zen a Palermo, a Forte Quezzi a Genova, oppure a Rozzol Melara a Trieste. Spesso, in questi casi, gli architetti e gli urbanisti sono saliti sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato.

Desideri _ Sì assolutamente sì, è così, secondo me la differenza tra tutti gli esempi che hai appena citato bisogna farla a partire dalla *qualità dei progettisti*. Nessuno potrà convincermi del fatto che Scampia sia la stessa cosa di "Corviale" o di "Forte Quezzi", o se preferisci anche dell'"Unité d'Habitation" di Le Corbusier. Tutti esempi che se sono valutati in termini di metri cubi e metri quadri, oppure di abitante per mq, possono essere ricondotti ad una stessa categoria insediativa. Certo nessuna persona in ordine con la propria coscienza potrebbe pensare, nemmeno per un attimo, di proporre la demolizione dell'Unité di Marsiglia. Ma che cos'è che rende improponibile la demolizione dell'Unité a Marsiglia? È il fatto che è stata progettata da un progettista che è diverso da quello di Scampia. Capisco che entriamo nelle valutazioni che sono un po' da *bar dello sport*, nel quale ognuno pretende di essere c.t. della nazionale azzurra; ma non è così, nel senso che se tu ti rivolgi ad un vero c.t. della nazionale azzurra, e non al *bar dello sport*, potrai riconoscere qual'è la differenza tra Scampia e l'"Unité d'Habitation" di Marsiglia - probabilmente con il "Corviale" un po' nel mezzo e "Forte Quezzi" appena più a destra. In altre parole la differenza, secondo me, la fa la qualità dell'architettura. Tutto ciò implica una impegnativa assunzione di responsabilità. Se vogliamo salvare l'architettura in Italia - con tutti i limiti e i rischi che ciò comporta - dobbiamo accettare l'idea

che ci possa essere qualcuno che si prenda la responsabilità di dichiarare che cosa ha più valore e che cosa ne ha meno.

Cambio del tutto argomento, ma in realtà continuo a parlare della stessa cosa. C'è in Italia una legge del 1941, l'unica efficace per la salvaguardia concreta delle opere di architettura contemporanea, cioè la legge sul *diritto d'autore*. Questa legge, attraverso la applicazione degli articoli 20, 21 e 22, se ricordo bene, individua le opere artistiche di interesse comune da tutelare e mette in capo al progettista la salvaguardia dell'opera, con poteri che non hanno nemmeno le soprintendenze; infatti nel caso in cui venga dichiarato formalmente questo riconoscimento, il progettista può imporre l'immediata demolizione di tutte quelle opere che non riconosce idonee al proprio progetto. Sto citando tutto questo a ragion veduta, avendo beneficiato di questo privilegio, per due opere realizzate ed inserite all'interno di questo elenco – la “Stazione Tiburtina” a Roma ed il “Teatro dell'Opera” di Firenze. La valutazione non viene fatta ai tavolini del *bar dello sport*, ma attraverso una complessa procedura avviata da una apposita commissione e sottoposta al vaglio del ministero per i Beni e le Attività Culturali. Lo dico solo per ribadire che esistono parametri relativamente oggettivi per valutare se ci troviamo di fronte a Le Corbusier o al progettista di Scampia.

Potenza_ *A questo proposito entriamo nelle questioni più legate al ruolo, alle responsabilità ed alle potenzialità dell'architettura. In una prospettiva meno deterministica di valutazione dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili, come questi?*

Desideri_ L'architettura, purtroppo, è stata sempre costretta ad inseguire il livello problematico del divenire delle cose. Io vorrei spostare un attimo il tema dalla *sicurezza sociale* a quello delle *performance ambientali*. Vogliamo parlare di che cosa fosse un edificio degli anni '70 rispetto alle *performance ambientali*? Vogliamo dire che questa attenzione era assolutamente inesistente? Ecco, forse un po' sotto lo zero.

Potenza_ *Si, sotto lo zero senz'altro quello di Scampia, se pensiamo che la costruzione del complesso si concluse nel 1980 e già nel 1988 si verificò la prima importante e violenta manifestazione di protesta da parte degli abitanti, che denunciavano le precarie condizioni termigrometriche, la carenza di impianti tecnologici adeguati e le degradanti condizioni abitative delle Vele. In tempi brevissimi e con una certa evidenza, il progetto di Scampia si è mostrato come un “organismo nato malato” presentando problemi che non potevano essere ignorati.*

Desideri_ Allora, lo ripeto, il problema non riguarda soltanto quale ruolo abbia l'architettura e se sia o meno in grado di dare soluzione a queste criticità di ordine sociale. L'architettura degli anni '70, la *questione ambientale* - lo sappiamo bene - neanche se l'era posta (o per lo meno chi se la poneva in quegli anni era visto come un soggetto estraneo)... e poi, dal punto di vista costruttivo, l'industria delle costruzioni degli anni '70 non era ancora minimamente attrezzata.

Questo discorso è vero per tutta la produzione industriale di quegli anni. Dobbiamo del resto accettare l'idea che l'edilizia sia parte della famiglia dei prodotti industriali. Io non sto qui a predicare una sostituzione totale di tutto quello che è stato realizzato in quegli anni... no. In maniera consapevole, *step by step*, tenendo conto del fatto che rigenerare costruzioni degli anni '70 costa cinque volte di più che non ricostruirle *ex novo* e che - indipendentemente dai problemi economici ci sono in gioco anche notevoli problemi sociali ed ambientali, allora possiamo decidere di salvaguardare l'esistente soprattutto se ci troviamo di fronte all'“Unità d'Habitation” ... e comunque,

lo si fa non in ragione di un principio generale del tipo “queste cose non si toccano”, oppure al contrario “no queste cose si toccano”, ma del riconoscimento che come qualsiasi altro prodotto industriale questo edificio è arrivato – almeno dal punto di vista della utilizzabilità – alla sua naturale conclusione. Questo nulla toglie, paradossalmente, al valore del singolo oggetto.

Nel caso in discussione, ed arrivo anche alla questione specifica della conservazione di una delle *Vele* - mi sembra che francamente questa scelta vada contro la posizione che ho indicato. Singolare che si possa sentire un bisogno di salvaguardia, ma di cosa? Della storia dell'architettura...?

Potenza_ *Questa è una questione che investe più direttamente anche il “Comitato Vele”, dei residenti, che da sempre ha accompagnato le vicende legate all’insediamento residenziale di Scampia. E credo che la conservazione della “Vela Celeste” sia stata fundamentalmente condivisa soprattutto dal comitato dei residenti.*

Per cui si allarga la discussione al coinvolgimento delle comunità in decisioni che, nel bene e nel male, si riversano sulla qualità della vita dei futuri utilizzatori. In altri termini, il recupero di queste aree ad elevata criticità può diventare tema di progetto urbano flessibile e aperto alla partecipazione, o è una questione da affrontare soprattutto con politiche di sviluppo locale e di sicurezza pubblica eterodirette?

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi, come quelli di Scampia, in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di una pluralità di politiche (sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi) messa a punto dai nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti social?

Desideri_ Questo mi sembra molto importante, anzi mi sembra assolutamente necessario, non solo sufficiente ma proprio necessario. Per operazioni così mastodontiche, i processi partecipativi possono risultare assolutamente decisivi. Nelle mie esperienze al riguardo devo dire che - in alcuni casi - hanno fatto la differenza. Per “Giustiniano Imperatore” ad esempio, il Comune si è fatto carico di un’azione straordinaria di conduzione, gestione e promozione dei processi partecipativi, coordinando i comitati dei residenti con una formula interessante, e facendo in modo che ci fosse *inter-pulsione* continua tra i progettisti e i comitati stessi. I progettisti, di per sé, non hanno mai incontrato i comitati, ma unicamente il loro committente unico che era il Comune. È stato il Comune a lavorare costantemente con i comitati e con i cittadini. Questa è la formula che funziona.

In questo periodo ad esempio, stiamo vivendo una analoga esperienza - in maniera più o meno continuativa - per il progetto di raddoppio della tangenziale di Bologna - 25 km che collegano l’Autostrada del Sole con l’Autostrada A14 Adriatica - per la quale siamo stati incaricati della riprogettazione di ponti, viadotti, cavalcavia, barriere antirumore; insomma interventi molto importanti, limitrofi, e in alcuni casi addirittura sovrapposti, alle ingegnerie. Anche in questa occasione c’è stata, come era doveroso che fosse, una importante attività di accompagnamento, nella quale l’amministrazione comunale di Bologna e Società Autostrade hanno gestito le relazioni con le comunità; ma - di nuovo - il progettista non ha mai preso parte agli incontri con le varie comunità distribuite lungo tutto il percorso del raddoppio infrastrutturale. Ai tavoli di partecipazione si sono discussi problemi e proposte, ma la questione - anche in questo caso - è stata soprattutto di riuscire a fare sintesi del processo partecipativo, a partire dalle istanze spesso pulviscolari che il territorio legittimamente esprime e che chiedono soluzione.

Secondo me sono queste le formule che funzionano meglio rispetto alle modalità, un po’ datate, alla De Carlo, in cui è affidato al progettista *demiurgo* l’incontro con gli abitanti. Qualcosa a Roma

abbiamo fatto, in questa stessa direzione, venti anni fa ai tempi dei primi “Contratti di Quartiere”, come tu dovresti ricordare... Dovevano essere progettazioni partecipate, e lo furono effettivamente. Ricordo che il comune di Roma aprì un apposito ufficio, un proprio servizio di coordinamento sull’edilizia partecipata. Noi ci aggiudicammo due o tre progetti, “Pietralata” e “Centocelle”, se non ricordo male. Però lì il meccanismo non era ancora ben collaudato, ed il progettista doveva misurarsi in prima persona con le comunità per raccontare il progetto, ascoltare ed annotare eventuali criticità messe in evidenza dai residenti. I famosi *forum*, nei quali per la verità non c’era mai una reale possibilità di dialogo, perché chi stava a sentire, di fatto stava assistendo a una conferenza e “covava” tutte le sue perplessità... senza riuscire a esprimerle, e senza poter ricorrere a qualcuno in grado di ridurle a sintesi come dicevo prima. Però non c’è dubbio che in processi del genere, sarebbe impensabile procedere alla attuazione del progetto senza misure di accompagnamento, espressione a loro volta di procedure di urbanistica partecipata e condivisa. Ma anche qui - a ben guardare - scopriamo l’acqua calda, perché se semplicemente varchiamo i confini nazionali, in Francia o in Inghilterra, la *sostituzione edilizia* si pratica da anni con il confronto partecipato tra i vari soggetti interessati alle trasformazioni. È con questi meccanismi che l’edilizia degli anni ‘70 è stata rinnovata; certo non è stato rinnovato il grattacielo di Norman Foster ... però l’insediamento popolare costruito negli anni ‘70 ha trovato le condizioni per il suo rinnovo. Oppure le modalità con cui l’edilizia pubblica si rinnova in Francia... ancora oggi sono accompagnate da misure continue di partecipazione. Ecco... noi siamo sempre un po’ in affanno rispetto a tutte queste esperienze.

Sullo stesso piano, metterei anche il tema del rapporto tra questi processi e i finanziamenti disponibili, che è poi il tema del rapporto tra l’economia e la necessità di continua manutenzione e trasformazione delle tipologie insediative in gioco.

Anche qui mi sembra ... come possiamo solo immaginare - nel 2018 ! – di poter innestare un processo di rigenerazione urbana che, a meno di casi straordinari, non tenga in dovuto conto il controllo e la leva della finanza privata? Mi sembra, in effetti, che ci si illuda di vivere in un *paese dei sogni* nel quale le risorse pubbliche siano illimitate, dove lo Stato esercita una programmazione quinquennale, come ormai non si fa più nemmeno in Cina... dove - com’è noto - il CIPE è semplicemente un comitato di valutazione e dopo aver attribuito il *bollino blu* alla qualità dell’opera, passa semplicemente al suo finanziamento... ecco questo era il modello che ci illudevamo potesse essere praticato settanta anni fa. In realtà il resto dei paesi europei, quelli un pochino più accorti, già in quegli anni avevano cambiato l’approccio. Le grandi trasformazioni urbane dall’immediato dopo guerra in poi sono state in gran parte condotte ricorrendo a processi di *governance* pubblico-privato, già maturi a quel tempo. Questo non vuol dire aprirsi alla speculazione, ma al contrario impedirla, ovvero cercare di governarla attraverso il controllo pubblico delle risorse economiche che il capitale interessato al *real estate* è disponibile a investire sui territori e sulle città... e mi sembra davvero sorprendente che oggi si debba ancora discutere di queste cose.

Potenza_ *basterebbe solo osservare con attenzione cosa è accaduto in quelle stesse aree geografiche - a partire proprio dalla Francia - soprattutto in questi anni di crisi, dove sempre in maniera più serrata la capacità di integrare la finanza privata con la regia della amministrazione pubblica ha offerto crescenti possibilità di continuare il lavoro avviato ormai da settanta anni a questa parte.*



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Massimo Ilardi, Quattro domande a partire dal progetto per le vele di Scampia, Intervista di Claudia Di Girolamo

Q1. Sulla demolizione e ricostruzione

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

Le Vele di Franz Di Salvo come il Corviale di Mario Fiorentino e come altri progetti di edilizia pubblica popolare, progettati e realizzati in Italia dalla fine degli anni '60 ai primi anni '80 del Novecento, rappresentano in architettura le grandi utopie degli anni '60 e il loro fallimento. Queste megastrutture, progettate come vere e proprie 'città autonome' che si opponevano al territorio circostante che avanzava sotto la forma dissacrante della metropoli contemporanea, avevano lo scopo di ricreare 'città' con al centro la comunità dei suoi abitanti, fondata sulla integrazione, sulla partecipazione e sulla solidarietà. Valori distrutti rapidamente dall'individualismo, dal consumismo, dalla conflittualità, dalla illegalità della metropoli che si stava imponendo, proprio in quegli anni, nella città del moderno. Furono progetti 'politici' o, meglio, ideologici realizzati tardi rispetto alle trasformazioni sociali e antropologiche che stavano avvenendo, ma che comunque rimangono dei grandi segni architettonici, non solo testimoni di una storia, ma esempi significativi di un'epoca rilevante dell'architettura italiana. Proprio per questo non andrebbero distrutti. D'altra parte la legalità e la sicurezza non si costruiscono creando il vuoto. La loro legittimità la conquistano sul territorio nel confronto e nello scontro con la realtà. Se per farle sopravvivere è necessario produrre un deserto sociale, allora anche questo è un segno che denuncia la morte della politica.

Q2. Sul caso Scampia

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

Non credo molto alla possibilità che si trovino soluzioni meno traumatiche, perché la conservazione comporterebbe un maggior impegno finanziario, e soprattutto una maggiore capacità di governo da parte delle istituzioni. Come si attua invece il governo di un territorio in un sistema dove vige il primato del mercato? Con il controllo: il territorio lo si blinda, attraverso sistemi di sicurezza di ogni specie, o lo si smaterializza con le immagini e gli immaginari che il mercato continuamente produce, o, come nel caso delle Vele, si distrugge. E questo perché il mercato, a differenza della politica, non ha valori da proporre con cui mediare il presente, un presente per di più drammatico come Scampia; non ha un futuro da indicare verso cui indirizzare energie e speranze. E' la regola del profitto quella che comanda. E come si sa, il profitto, come le merci, non ha bisogno di valori ma solo di guardie armate che lo proteggano.

Q3. Potenzialità dell'architettura

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

Non spetta all'architetto risolvere i problemi della sicurezza e non possono ricadere su lui e sul suo operato responsabilità sociali. E' come se chiedessimo conto a un pittore o a un poeta delle eventuali ricadute che potrebbero avere sulla società le opere che stanno creando. Ora è vero che l'architetto non è un pittore o un poeta e ciò che costruisce, a differenza di un quadro o di un foglio di carta, verrà abitato o attraversato da persone e dunque la qualità della loro vita quotidiana dipenderà anche dal suo progetto. Ma è la qualità della vita che deve interessargli, non la sicurezza, non chi e come andrà ad abitare ciò che ha costruito. Anche qui è la politica che dovrebbe tornare in campo a fare il suo mestiere. La risoluzione di questi problemi spetta all'amministrazione pubblica che deve, inoltre, costruire e mantenere tutto il sistema delle infrastrutture, condizione essenziale per evitare il degrado.

Q4. Politiche di rigenerazione urbana

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche

sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Non credo molto alla partecipazione, a meno che partecipare voglia dire prendere parte a una decisione. Ma di solito non è così. Alla chiacchiera infinita non segue quasi mai una decisione che viene invece presa in altre sedi e da altre persone. Né sono favorevole però a modelli di gestione calati completamente dall'alto, non fosse altro che per il fatto che questo Paese non è in grado di fornire una classe dirigente all'altezza dei compiti. Non a caso la tanto sbandierata crisi in cui versa ha origine, più che nell'economia e nella finanza, nel fallimento delle sue élite.

Né dal basso né dall'alto, dunque. Ma allora da dove dovrebbe partire l'azione del progetto? Intanto dalla sua *autonomia*, che non vuol dire astrazione dal mondo che lo circonda, ma capacità di funzionare come un dispositivo della ragione che contiene dentro di sé sia la contingenza di una società del consumo (e dunque la possibilità sempre presente della distruzione delle sue premesse e del suo fondamento), sia la capacità di fronteggiare, con i suoi strumenti, l'accelerazione dei fenomeni urbani e il rapido succedersi dei cambiamenti. E se è vero che l'ordine che pretende un progetto sembra irraggiungibile perché il conflitto è costitutivo dell'esperienza metropolitana, è altrettanto vero che proprio qui, nel disordine e nella sconnessione, che l'istanza stessa del progetto e della sua rappresentazione ha origine e si costituisce. E questo non può avvenire in assenza della *ricerca* e della produzione di *teoria*, proprio perché non è il luogo a dover trasmettere al progetto un significato: al contrario è il progetto che deve assegnare senso e valore a un luogo. Le dissonanze, le disarmonie, i dissidi che attraversano il territorio e le relazioni sociali che lo disegnano si devono riflettere nella creazione del progetto stesso che li scompone e li ricompone, con il massimo di *autonomia*, nella tensione di una ricerca che è di architettura o di urbanistica prima ancora di situarsi nelle finalità della comunicazione e dello spettacolo.

Nemica del progetto non è questa società del consumo. Nemici sono i tentativi del mercato che per governarla produce il fenomeno della spettacolarizzazione e la sindrome della sicurezza, per cercare di rinchiuderla in qualche recinto lontano dalla realtà. Magari dentro una 'nuvola', perchè come scriveva Baudelaire che amava le nuvole: "le nuvole passano... laggiù... laggiù... le nuvole meravigliose!"

E come sappiamo qualche architetto si è fatto docile strumento di questo tentativo.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Franco Purini, quattro domande a partire dalle vele di Scampia intervista di Domenico Potenza

Q1. Sulla demolizione e ricostruzione

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

Il fallimento di molti progetti abitativi degli Anni Settanta è dovuto secondo me a più fattori. Ne ricorderò solo alcuni. Il primo è la dimensione degli interventi, una grandezza eccessiva che doveva essere risolta in una maggiore complessità nel programma, sul quale peraltro gli architetti non potevano incidere dal momento che esistevano normative alle quali era necessario attenersi. Ciò che i progettisti potevano fare era cercare di interpretare tali richieste ma non modificarle. La seconda è la composizione sociale omogenea, una *monoclasse* che costituiva e continua a costituire una sorta di ghetto urbano. Parti di città grandi come le 167 hanno bisogno di abitanti di diverse classi per riflettere la molteplicità dell'abitare urbano. Se ciò non avviene sopravvengono inevitabilmente fenomeni negativi. Il terzo fattore è la presenza di funzioni a servizio delle abitazioni limitate al solo quartiere, senza relazioni più ampie con tutta la città. Funzioni che, per inciso, molto spesso o sono assenti o vengono realizzate dopo le costruzioni degli edifici residenziali quando la vita dell'insediamento è già compromessa. Una quarta ragione del degrado di interventi come le Vele di Scampia, il Corviale o lo Zen a Palermo - il gruppo di progettazione guidato da Vittorio Gregotti comprendeva anche me - riguardava il rapporto con la città. Non a caso si parlava allora della *ricucitura* della periferia, che non era un'operazione anticipatrice dell'improprio *rammendo* proposto da Renzo Piano ma, semplicemente, una *connessione* morfologico-funzionale di questi insediamenti che avrebbe dovuto rendere le stese periferie un *continuum interrelato*, con polarità metropolitane che avrebbero reso attivo il tessuto dei grandi quartieri dotandoli di luoghi collettivi, di nodi di comunicazione, di strutture commerciali diversificate, di spazi per la cultura e il tempo libero.

L'ultimo fattore che è a base di questo fallimento, per me inspiegabile nei suoi motivi, è la scomparsa del rispetto del proprio ambiente di vita da parte degli abitanti. Se si considera lo stato in cui sono ridotte le architetture urbane dal progetto più che dignitoso come le Vele di Scampia, il Corviale o lo Zen, prima citati, ci si chiede che cosa motivi gli abusi compiuti dai residenti, l'abbandono a se stesse delle zone comuni, la distruzione di alcuni ambienti. Gli architetti avranno anche commesso alcuni errori, come credo sia avvenuto al Corviale per quanto riguarda il dimensionamento di alcuni spazi, ma certo non tali da causare quell'attitudine degli abitanti a considerare l'edificio come un luogo sostanzialmente da devastare. Ovviamente esiste anche il problema dell'assenza di manutenzione, ma esso non giustifica l'insistenza con la quale, ad esempio, l'architettura dello Zen è stata sconvolta da una miriade di modifiche, molte volte insensate o inutili, che lo hanno trasformato in uno scenario, come è accaduto anche alle vele di Scampia, per narrazioni letterarie e televisive della disperazione urbana.

Q2. *Sul caso Scampia*

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

Tenendo presente questi cinque fattori, demolire questi interventi - ricordo a questo proposito l'ipotesi formulata da alcuni architetti, quando Francesco Storace era Presidente della Regione, tra i quali Leon Krier, di distruggere il Corviale, difeso invece sulla stampa da Bruno Zevi, da Giorgio Muratore e da me nel corso di un Convegno al MIBACT in cui si doveva decidere come procedere - ritengo sia inutile se non si cambia radicalmente l'idea di edilizia abitativa pubblica e privata. Per costruire un rapporto diverso tra l'abitante e la sua casa occorrerà una rivoluzione profonda delle modalità di considerare la vita della comunità in tutti i suoi aspetti, compresi quelli relativi ai modi di considerare la città, i suoi significati, i doveri e i diritti legati all'abitare. Doveri sempre più dimenticati e diritti sempre più rivendicati. Per quanto riguarda il futuro di Scampia, penso che le amministrazioni di Napoli abbiano avuto una responsabilità decisiva del fallimento dell'opera di Franz di Salvo e Riccardo Morandi. Vivere in un edificio *sperimentale* implica un lavoro preliminare di *autoeducazione*, un condividere un bene comune non pensando che solo il proprio alloggio, che si è peraltro portati subito ad alterare, è qualcosa da conservare, mentre l'insieme può andare alla deriva. In breve la responsabilità del fallimento di cui sto parlando è divisa tra una piccola porzione dovuta agli architetti e due più grandi, e praticamente pari, alle amministrazioni pubbliche e agli abitanti. Pier Paolo Pasolini è uno scrittore che amo, anche perché fino ai tredici anni ho vissuto al Quadraro, una borgata di Roma che egli, quando venne nella Capitale, frequentò filmandolo poi in *Mamma Roma*, ma credo che il *pasolinismo*, con l'*estetica del degrado* che ne discende, sia un malinteso che molti intellettuali continuano ad alimentare. Dopo il Quadraro la mia famiglia si spostò a San Lorenzo, allora un quartiere povero ma che gli abitanti rispettavano. Il disordine urbano che lo ha colpito, ormai da troppi anni, era ancora molto lontano.

Q3. *Potenzialità dell'architettura*

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può

contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

Vorrei aggiungere una ulteriore considerazione sulle responsabilità degli architetti. Se un errore va riconosciuto nel loro lavoro sui grandi interventi residenziali di cui ho parlato, tra i quali, oltre a quelli già citati, Rozzol Melara a Trieste, di Celli e Tognon, il Laurentino 38 di Pietro Barucci, a Roma, il Librino a Catania, di Kenzo Tange, è stato quello di disegnare insediamenti urbani fortemente utopici. Ricollegandosi alle proposte moderne più radicali queste opere presupponevano l'esistenza negli abitanti di una forte coerenza ideologica che li avrebbe portati a una gestione unitaria e avanzata di un abitare che li rappresentasse perché radicalmente alternativo all'ordinamento sociale capitalista. Ricorrendo a uno slogan si potrebbe dire che alla richiesta di un'*abitazione di massa*, contrapposta a quella individualizzata della borghesia, anche se si trattava di una riconoscibilità all'interno di una stessa tipologia – a Roma quella della palazzina – si è risposto con una *massa di abitazioni* che non poteva non creare difficoltà. Tra l'altro la classe operaia ideale e la piccola borghesia, alla quale i grandi interventi erano destinati, era già allora non più compatta, ma disarticolata in una miriade di ceti confrontabili solo per il loro reddito e non per i *progetti di vita* che ciascuno di essi coltivava. Aver proposto eroici *familisteri* mentre la società si avviava a divenire "liquida", frammentaria ed estremamente conflittuale è stato quindi un eccesso di fiducia nelle capacità dell'architettura di rappresentare, di per sé e fuori tempo massimo, una comunità determinata ad affermare i propri ideali condivisi e a realizzare le proprie aspettative.

Q4. Politiche di rigenerazione urbana

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Concludendo queste considerazioni, e ricordando che l'architettura deve essere un'*arte positiva* che migliori costantemente l'abitare umano, sono convinto che per rigenerare le periferie sia necessario fare un lavoro difficile e prolungato con gli abitanti, un lavoro *partecipativo* attraverso il quale ridefinire obiettivi e modalità di intervento da verificare poi, punto per punto, con le amministrazioni. L'unica soluzione che io intravedo è rompere la condizione della *monoclasse* facendo sì che i quartieri da riformare ospitino ceti diversi. Le possibilità vanno trovate secondo più modelli, tra i quali preferire caso per caso quelli migliori. Densificare e diradare dovrebbero essere due strumenti operativi, così come nuove idee sullo spazio pubblico potrebbero essere sperimentate con un costo relativamente contenuto. Inoltre bisognerebbe distribuire nei quartieri grandi funzioni urbane con una strategia che non tanto decentri tali funzioni ma le migliori rendendole compatibili con la dimensione metropolitana. Per quanto riguarda Roma un progetto per il Corviale ispirato a questi principi, e non a quelli di *mimetizzarlo*, come si è proposto di recente, ingentilirlo, o farlo a pezzi

sottraendo ad esso parti per trasformarlo in una sequenza di palazzine, potrebbe costituire una buona occasione per invertire una rotta che si è dimostrata quanto mai negativa. Per tutti.

Tommaso Valle, quattro domande a partire dal progetto per le vele di Scampia intervista di Domenico Potenza

Q1. Sulla demolizione e ricostruzione

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

Le Vele di Scampia rappresentano uno degli esempi più drammatici di come gli assunti architettonici della contemporaneità non abbiano, a Napoli come altrove, saputo fornire una risposta "identitaria" al problema abitativo che ne ha determinato la realizzazione. Scampia non costituisce, quindi, un caso isolato ma esemplifica problematicità di più ampia portata in cui profonde "fratture" urbane, sociali ed istituzionali sono alla base di una condizione umana dell'abitare degenerata nell'alienazione, nel degrado e nella criminalità diffusa. La diversa tipologia di intervento in aree depresse, sia esso di demolizione o recupero dell'esistente, è una problematica controversa e non generalizzabile, la cui risposta non è da ricercarsi esclusivamente in rapporti di fattibilità tecnico-economica. In quegli ambiti in cui la memoria sociale e la disappartenenza assumono un ruolo di primo piano, ritengo, invece, debba essere assunto come denominatore comune un approccio "critico" al contesto che, attraverso, approfondite analisi multicampo, coinvolga tutti gli aspetti "sensibili" in gioco al fine di individuare la strategia ottimale a ricostruire quelle micro tessiture di relazione tra istituzioni e individui che possano condurre ad una risoluzione del disagio, e non ad una potenziale delocalizzazione della sua evidenza.

Il crescente interesse mediatico che l'ha recentemente investita, vede Scampia non solo "sfondo" cinematografico, ma "interprete" e "portavoce" delle derive della contemporaneità. Scampia è se stessa: simbolo della degenerazione degli aspetti economici, urbanistici, istituzionali e, soprattutto, sociali. Scampia ha, quindi, assunto un'identità "prismatica", non univoca all'occhio dei diversi

osservatori, che possono rileggerci l'incisività del simbolo o le ferite della memoria sociale, auspicandone il recupero o la relativa demolizione/cancellazione.

Q2. *Sul caso Scampia*

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

La tipologia di intervento è stata al centro di un complesso dibattito sul tema, di cui il progetto Restart, nel rapporto tra esigenze di recupero, demolizione e riqualificazione complessiva dell'area, rappresenta l'ultima fase di sviluppo.

Azioni meno traumatiche sarebbero state percorribili partendo dal presupposto che l'estremizzazione conservativa della soluzione necessita della sempre più accurata analisi conoscitiva della "radice" essenzialista della problematica e dell'individuazione delle possibili ipotesi di ricostruzione di un'appartenenza. Da un lato, un'operazione di profonda escavazione delle lacerazioni della memoria sociale alla base del diniego alla conservazione; dall'altro, un disegno di "riconversione" della stessa.

In altri termini, sussiste un rapporto proporzionale tra dimensione dell'intervento di recupero e stimolo della memoria sociale. Quanto maggiore è la conservazione dell'esistente, tanto più di ampio spettro deve essere l'approfondimento problematico delle "resistenze" dei sub-strati coinvolti. Individuare una soluzione di lungo termine per Scampia richiede una delicatissima indagine delle corrette modalità di interazione con la memoria sociale, un'operazione integrata che, attraverso un approccio sinergico al problema, individui eventuali percorsi e strumenti di dialogo condivisi affinché possano avviarsi quelle "cicatizzazione" determinanti nella trasposizione da "ferita" collettiva a "monumento".

Ma Scampia non è solo un simbolo per abitanti e non. È, soprattutto, territorio di criminalità diffusa, in cui la ricostruzione della memoria sociale non avrebbe senso se priva di azioni di "re-integrazione" di parte della sua popolazione. Ripensare Scampia vuol dire ridurre la militanza nei meccanismi anti-statali. In quest'ottica, i soli accentramenti istituzionali definiscono sistemi di controllo unilaterale, spesso non risolutivi delle problematiche in essere. Scampia necessita dello sviluppo del potere di autocontrollo individuale e collettivo, della re-instaurazione dei meccanismi di "dialogo" e partecipazione attiva, dell'approfondimento di quei fenomeni che dall'alienazione sociale hanno condotto alla criminalità diffusa. E' fondamentale che l'approccio alle problematiche avvenga, prioritariamente, con la ricerca non delle azioni "correttive", ma delle "cause" determinanti, individuandone, poi, le possibili risposte. La metodologia di lavoro deve, quindi, configurarsi come interazione e coesione degli apporti dei diversi ambiti disciplinari all'interno di un "campo" di interoperatività e complementarità trasversale.

Q3. *Potenzialità dell'architettura*

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può

contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

Architetti ed urbanisti incidono in maniera non irrilevante sugli aspetti individuali e collettivi della condizione umana dell'abitare alimentando stati di benessere o profondo disagio strettamente legati a forme di percezione dello spazio di vita. La progettazione, più che come incipit degenerativo, assume un ruolo fortemente incisivo nell'accentuazione del disavanzo sociale derivante da processi in atto di incubazione e/o esasperazione delle marginalità. Nelle aree sensibili o depresse è necessaria una lettura multidisciplinare, congiunta e fortemente integrata, delle relazioni tra soggetti e oggetti in campo: spazio, individuo, collettività. Verso i soggetti, ovvero individuo e collettività, devono essere indirizzate, da un lato, strategie istituzionali volte ad arginare le derive anti-statali; dall'altro, forme di dialogo che possano recepirne i disagi, le aspettative, le azioni correttive. Verso l'oggetto, ovvero lo spazio, devono indirizzarsi gli esiti delle precedenti fasi di "dialogo" e "ascolto". Un'azione sinergica, quindi, integrata e coordinata, contestualmente inclusiva dei soggetti e degli oggetti interessati.

In questi termini, pensare l'architettura e l'urbanistica come sole interlocutrici di criticità sociali di diversa natura ed entità darebbe luogo ad un modello ibrido che, oltreché carente dell'ampiezza di campo tale da consentire l'inquadramento globale delle problematiche di sovrascala, attribuirebbe a discipline che ricercano configurazioni ottimali dell'oggetto, l'indiretta risoluzione delle problematiche del soggetto.

Q4. Politiche di rigenerazione urbana

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Ritengo che, affinché si avvii una rigenerazione di tipo olistico, le estreme derive delle moderne marginalità urbane, anche fortemente segnate dalla diffusa criminalità, non possano essere approcciate con la rigidità di una politica *top down*. L'inclusione dei soggetti, siano essi individui o collettività, è un aspetto determinante che richiede un approccio "diretto" e non il semplice ausilio di discipline o soluzioni che "indirettamente" vi esercitano delle influenze. Al fine di non incorrere nel meccanismo di "rigetto" che tante scelte imposte "dall'alto" hanno implicato, sarebbero, quindi, auspicabili indirizzi condivisi, verso cui i destinatari possano sviluppare un senso di appartenenza. Ne consegue un processo inclusivo come metodologia a maggior potenziale di efficacia che, attraverso l'apporto di strategie multilivello, possa attivare condizioni di re-integrazione sociale e di diradamento delle sotto-trame criminali. Un'operazione tanto complessa quanto ambiziosa, che necessita di uno sguardo in avanti e di un radicale ripensamento degli strumenti da adottare.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Domenico Potenza, conversazione con Aldo Aymonino a partire dal progetto per le vele di Scampia

Potenza_ *A proposito del tema sulla demolizione e ricostruzione per il recupero delle vele di Scampia e più in generale sulla rigenerazione di insediamenti residenziali pubblici in condizioni critiche, ricordo che qualche anno fa, ti misurasti con una esperienza simile a Bari per Punta Perotti, quantomeno per quanto riguardava la riconversione delle aree, che era il vero tema sul quale bisognava dare soluzioni. Se non sbaglio decidesti di non demolire, ovvero di farlo solo parzialmente.*

Aymonino_ provo a mettere insieme nella risposta un discorso che è piuttosto trasversale rispetto alle questioni che mi poni e che mi sembrano essere concatenate l'una all'altra ("Punta Perotti" e quindi Scampia).

Partiamo proprio dall'esperienza di "Punta Perotti"; era un intervento che, come le Vele di Scampia, perfettamente regolare, un progetto che aveva superato tutti i gradi di giudizio ed aveva percorso il suo iter politico-amministrativo-burocratico perfettamente in regola, tanto in regola che non si è fatto e non si può ancora fare nulla sul terreno dove insistevano gli edifici, perchè risulta - se non sbaglio - che il Comune debba risarcire 80 milioni di euro ai costruttori Matarrese. C'è, in queste occasioni, un tipo di furore velleitario che crea non pochi danni: da un lato (il progettista o il costruttore) c'è chi vede il suo progetto bello o brutto che sia, costruito; dall'altro (la comunità civile) chi si sente minacciato dalla sottrazione di un diritto acquisito, nell'utilizzo dello spazio urbano secondo canoni e criteri che, seppur assolutamente condivisibili, sono tuttavia regolati da norme e leggi. Ricordo in proposito che in un primo schema progettuale c'era anche la presenza di Renzo Piano come consulente alla progettazione, che poi ha fatto in modo che il suo nome fosse cancellato e quindi dimenticato. Tutti buttano giù e poi cosa succede? Si crea un *circolo vizioso* in cui alla fine non succede nulla, e tutti hanno ragione, o meglio hanno tutti torto, la cosa pubblica, gli interessi economici, le associazioni, i privati cittadini, etc... "Punta Perotti" è il classico caso in cui le cose al posto di andare meglio sono andate peggio. Adesso lì non c'è nulla, solo un campo di sterpi, in

quanto è una proprietà privata e non ci si è resi conto che l'edificio era perfettamente regolare e lecito e quindi buttandolo giù si andava contro la legge.

Potenza *Quella della demolizione, tuttavia, può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile? Più in generale, come scegliere tra strategie drastiche a favore del recupero della legalità e strategie più articolate e contestuali, che rimettano in gioco altri valori (come nel caso di Scampia) ma con esiti inevitabilmente più incerti sul piano della sicurezza sociale?*

Aymonino *Si questo si lega al modello che partendo da Punta Perotti può facilmente includere "Scampia", o il "Corviale", o lo "Zen", cioè che era sbagliato il modello architettonico e urbanistico: erano edifici enormi, messi malissimo rispetto al contesto, un pugno nell'occhio insomma. Con la nostra proposta di "Punta Perotti" volevamo lavorare sull'esistente, non come vorrebbero fare molti cioè facendo tabula rasa e riproponendo una condizione ante-quam che non esisteva prima, non c'è durante e non ci sarà dopo il progetto. Per questo avevamo preso gli edifici da demolire e li avevamo modificati, si può dire che li avevamo tagliati a fette, cioè da un edificio in linea avevamo ottenuto una serie di edifici a torre, delle piccole torri, che formavano uno skyline articolato e che potevano essere considerati come la porta di accesso a sud dell'area metropolitana barese. Oltretutto questi lacerti di edifici preesistenti, essendo appunto tagliati, lasciavano penetrare il paesaggio e la continuità della linea costiera, anche quando li tralucevi dalla città vecchia.*

Questa, più o meno, era l'operazione, un'operazione sulla quale stavano operando - più o meno a livello di riflessione specifica, scientifica ed intellettuale - tutta una serie di progettisti; da Franco Purini a Rem Koolhaas che in quel periodo progettavano complessi residenziali che avevano quelle stesse caratteristiche: sembravano parti tagliate di un unico grande edificio, quasi delle opere di Matta-Clark. A me sembrava che avendo già il materiale a disposizione, quella poteva essere una soluzione. Koolhaas lo aveva sperimentato parzialmente nel "Bijlmermeer" immaginando un progetto per nuovi servizi nel quartiere vicino l'aeroporto di Amsterdam costruito a grandi esagoni, intorno alla fine degli anni 60. Quindi a me sembra che il problema delle "Vele", del "Corviale", di "Bijlmermeer", come anche il fin troppo noto esempio del quartiere "Pruitt-Igoe" a Sain Louis progettato da Yamasaki (lo stesso progettista delle "Torri Gemelle", strano destino il suo...) - che era un insediamento di edilizia sociale e che in poco meno di diciassette anni è stato abbattuto dal Governo Federale - sia quello del modello ideologico obsoleto, sia sotto l'aspetto architettonico che sociale.

Potenza *Scampia è ormai diventato - in negativo e in positivo - un importante simbolo della città. Tenendo conto del suo potente ruolo nell'immaginario collettivo del nostro Paese, sarebbe stato possibile considerare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative almeno della capacità simbolica di questo insediamento?*

Aymonino *Io penso che molta dell'edilizia costruita dal Dopoguerra ad oggi nel mondo si possa tranquillamente abbattere, se però a monte, prima di abbattere c'è un progetto che preveda una soluzione compiuta e soprattutto un investimento costruito sui servizi; perchè è inutile ad esempio pensare a un edificio come "Corviale" se poi non vengono realizzate le infrastrutture e i servizi necessari, perchè significa creare un mostro a cui mancano delle parti che non sono proprio secondarissime per una equilibrata vita sociale. Se sono solo depositi in cui non c'è ombra di un negozio è chiaro che poi la criminalità cresce, se invece ci sono dei quartieri in cui bene o male c'è*

una polifonicità di funzioni e di servizi, in genere i comportamenti violenti tendono ad essere abbastanza sotto controllo.

Ecco io sono straconvinto che se non si lega alla residenza tutta una serie di servizi molto articolati non se ne viene fuori, la residenza da sola non ce la farà mai, a meno che non sia un condomino, ma la sola idea che sia quella la soluzione, mi fa orrore.

Io a Roma abito in un intensivo, un palazzone lungo 100 metri dove ci sono appartamenti tagliati molto bene, progettati da un architetto e un ingegnere che sapevano fare il loro mestiere, Julio Lafuente e Gaetano Rebecchini; le finiture sono decenti e soprattutto quando esci trovi la metropolitana, i negozi, due supermercati etc.... Se quell'edificio lo prendi e come la *Madonna di Loreto* lo porti in una periferia in cui non ci sono trasporti pubblici, non ci sono servizi e commercio, quello diventa un luogo di terrore e di comportamenti di arrabbiato antagonismo.

Intanto una cosa da fare con urgenza è aggiornare i modelli del *Moderno*. Questi modelli sono ormai diventati obsoleti, hanno quasi cento anni. Oltretutto in un'epoca storica come la nostra dove incalza la densità urbana come tema - basta vedere cosa hanno fatto in Olanda sulle aree di espansione sull'acqua - gli edifici sono di un certo calibro, non sono certo villette a schiera, sono grandi complessi con una forte carica iconica che poi, se ci pensiamo bene, era anche l'obiettivo delle "Vele", di "Corviale", dello "Zen", di "Punta Perotti". Solo che lì c'è stato un doppio errore, il primo di non realizzare prima i servizi e poi le abitazioni (dovrebbe essere il percorso virtuoso, perchè una volta che le abitazioni sono state vendute i servizi vengono presto messi nel dimenticatoio), il secondo di ricorrere a modelli ormai obsoleti. Detto questo le "Vele" di Scampia erano animate anche da ottime intenzioni sociali, certo è che se le lasci in mano alla *camorra* è chiaro che il risultato non può che essere questo. Inoltre vorrei segnalare che anche gli *ecomostri* delle Vele di Scampia erano costruiti benissimo, se non ricordo male le strutture le aveva studiate Morandi, tanto che quando hanno voluto buttare giù la prima, hanno dovuto usare per tre volte consecutivamente le cariche esplosive previste. Io penso davvero ci siano parecchi esempi di edilizia che andrebbero abbattuti e ricostruiti meglio. Credo sia una pratica su cui si possa lavorare, certo è che però c'è bisogno di un compensatore sociale, di un ammortizzatore, non puoi dire "via tutti che adesso ci facciamo un parco" perchè trovi una opposizione inaggirabile, devi programmare soluzioni articolate, devi dare tempi certi in cui si possa effettivamente tornare nei luoghi che erano originariamente occupati, e poi bisogna davvero anticipare la realizzazione dei servizi, delle attrezzature e degli spazi pubblici, prima delle case perchè solo così può funzionare.

Potenza *È qui che entra in gioco la responsabilità e la potenzialità dell'architettura, spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica di valutazione dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?*

Aymonino *Su questo tema ho molti dubbi. Io non credo a questo ruolo taumaturgico che viene affidato all'architettura. Faccio una serie di esempi e qualche riflessione. Si diceva che abitare al "Corviale" implementasse lo spaccio e il consumo di eroina. Da romano di una certa età posso dirti che le grandi panche marmoree cinquecentesche progettate da Antonio da Sangallo alla base di "Palazzo Farnese" hanno visto passare molta più eroina del "Corviale", ma unicamente perchè era "un luogo" di spaccio, non importa se in centro o periferia, ma soggiace alla legge del mercato della domanda e dell'offerta. Il ruolo sociale dell'architettura, non è più in mano all'architettura perchè si è talmente allargata la piramide decisionale da trasformarsi in un ingranaggio complesso in cui deve*

esserci la politica, l'economia, la costruzione e un disegno d'insieme che governi il tutto. Se questo ingranaggio funziona, si hanno esiti a volte decenti, se non funziona gli esiti saranno negativi anche se si tratta del più grande progettista al mondo.

Diciamo anche che quando si tentano operazioni sociali guidate dal progettista - penso ad Aravena e al suo "Progetto Elemental", nel quale il programma fornisce un *kit* più o meno preciso e poi lascia la fine della costruzione alla intraprendenza sia fisica che economica di chi quegli spazi va ad occupare - può funzionare se si lavora ad una scala molto ridotta. In realtà il ruolo sociale dell'architettura a mio parere può essere svolto soltanto dagli spazi attrezzati, gli spazi pubblici, gli spazi che poi vengono governati dalla politica. Un buon esempio in questo senso è quello del recupero delle zone degradate sui bordi degli insediamenti spontanei di Medellin in Colombia, dove il Municipio ha previsto - sotto le basi dei piloni e delle stazioni di arrivo delle funivie, che collegano il territorio orograficamente complesso della città - attrezzature e spazi pubblici, collegati con servizi ed attività commerciali nei quali si può mangiare, bere, stare insieme, chiacchierare. Tutto questo ha comportato una diminuzione secca della criminalità di oltre il 30%.

Potenza *Certo, quella di Medellin è stata una scelta coraggiosa, inusuale ma, allo stesso tempo dirimente ed efficace per la restituzione di dignità ed identità alla qualità dello spazio pubblico. Una sorta di "rivoluzione" – come dice Sergio Fajardo (sindaco di Medellin 2004-2007) "quando il bambino più povero di Medellin arriva nella migliore aula della città, stiamo inviando un forte messaggio di inclusione sociale"*

Aymonino *Si infatti la "Biblioteca de Espana", un edificio che ha la forma di una serie di grandi sassi neri megalitici, è all'apice di una stazione di arrivo della funivie. Oltre ai lavori di Giancarlo Mazzanti c'è un lavoro fatto molto bene lungo il percorso della funivia, che è diventato uno spazio molto utilizzato, una sequenza di spazi pubblici che risale la montagna. Quello mi sembra un buon esempio. Altro esempio che mi viene in mente sul possibile ruolo sociale dell'architettura è il "Sesc Pompeia" a Sao Paulo. Fancamente i migliori esempi di architettura sociale che io abbia mai visto sono proprio a Sao Paulo, il "Sesc Pompeia", la FAUSP, la pensilina del parco di Ibirapuera e il Centro Culturale, sono luoghi centrali aperti a tutti, dove vai per fare delle cose anche se non sai perfettamente cosa. Sono luoghi di incontro, di scambio, di sorprese, esattamente il ruolo che ha sempre avuto la piazza nella città medievale.*

Potenza *Quindi dici che il problema non è se l'architettura ha o meno un ruolo nella riqualificazione di questi spazi, è invece a partire dall'organizzazione e dalla distribuzione di alcuni tipi di spazi in queste aree che si generano nuovi accadimenti, quasi prescindendo dalla qualità dell'architettura.*

Aymonino *Esatto gli edifici poi possono essere più belli o meno belli, però intanto bisogna costruire degli edifici veri e non delle scatole speculative perchè anche quello fa la differenza, se ti piove in casa dopo un anno è diverso che se tu invece hai degli edifici perfetti che ti durano per 35 anni...*

Potenza *Certo questo è stato uno dei principali problemi di Scampia dove già durante la realizzazione dei primi corpi di fabbrica, gli edifici mostravano seri problemi legati a questioni termiche ed igrometriche e questo ha portato al degrado degli edifici ancor prima di essere consegnati.*

C'è ancora un'ultima questione su cui vorrei una tua riflessione, tra politiche e pratiche di rigenerazione. La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo

apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di una pluralità di politiche (sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi), con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche top down di regolazione sociale e di sicurezza urbana, laddove non è possibile confidare realisticamente sulle disponibilità individuali e sul capitale sociale e sul capitale umano locale troppo condizionato dalla criminalità.

In altri termini, il recupero di queste aree di elevata criticità può diventare tema di progetto urbano flessibile e aperto alla partecipazione, o è una questione da affrontare soprattutto con politiche di sviluppo locale e di sicurezza pubblica eterodirette?

Aymonino_Io non sono mai stato un grande teorico della partecipazione, ci sono pratiche *bottom-up* che da una parte possono servire a fare alcune cose e dall'altra no. Provo a fare un esempio pratico. Una pratica *bottom-up* è stata quella della "High Line" a New York dove l'infrastruttura sopraelevata dei treni che smerciavano i magazzini del porto di Mahnattan, invece che essere demolita come prevedeva il Piano, è stata salvata dal comitato di quartiere che ha fatto pressione sul sindaco Bloomberg affinché diventasse un parco lineare, cosa che è stata fatta ed oggi è considerato un luogo di pratiche virtuose, pieno di gente, ed è il posto più *cool* di New York. Il rovescio della medaglia è che in quella zona lì, che era una zona in trasformazione, che avrebbe avuto bisogno di tempi maggiormente sedimentati e non rapidissimi, grazie a quel progetto è completamente cambiata in cinque/dieci anni. Così oggi quel comitato di quartiere si può fregiare di aver salvato l'"High Line" e aiutato il quartiere a rigenerarsi, ma dall'altra ha innescato un processo velocissimo di *gentrification* tanto che i prezzi sono arrivati alle stelle e i tre quarti degli abitanti originali se ne sono dovuti andare, perchè è chiaro che se costruiscono Zaha Hadid, Norman Foster, Renzo Piano con il "Whitney", Frank Gehry e Jean Nouvel, quello diventa un posto dove ormai un metro quadro costa ventimila dollari... e chi se lo può permettere? Certo non i giovani artisti e gli studenti che prima abitavano quel quartiere.

Quindi secondo me il ruolo della politica è quello di decidere, di prendersi le responsabilità per poi indirizzare l'architetto. Ad esempio la costruzione di Brasilia è stata decisa dal presidente Juscelino Kubitschek e non da Lucio Costa e Oscar Niemeyer (che l'hanno disegnata), quindi la catena decisionale era cortissima e così Brasilia è stata costruita in soli quaranta mesi. La previsione deve essere politica, non può essere architettonica. Poi sulla previsione politica l'architetto mette la sua visione ma non può essere il contrario. Quindi, secondo me ci vuole una catena decisionale ben precisa in cui ognuno prende le sue responsabilità. Per esempio non ho mai pensato, neanche per un attimo, che il progetto del Villaggio Matteotti lo abbiano fatto coloro i quali ci abitano; De Carlo avrà sentito un pò i futuri utenti e il comitato degli inquilini, dopodichè ha deciso lui come fare quelle case. Se tutti volevano un terrazzo col verde, avrà fatto pure un progetto del terrazzo col verde, però lo ha deciso lui insieme alla politica e al costruttore. Ripeto se il Villaggio Matteotti non avesse i servizi e non si trovasse nella condizione in cui la socialità viene mantenuta in un livello abbastanza decente, diventa un inferno anche quello. Posso farti tutti gli esempi che vuoi, ma penso che una architettura da sola non basti. Io penso che il "Sesc Pompeia" sia uno degli esempi più alti di architettura sociale che io abbia mai visto nella mia vita, ma lì c'è dietro il pensiero della Sesc, che ha immaginato una struttura organizzata di un certo tipo, poi la Bo Bardi è stata sublime nell'interpretare queste richieste, però la richiesta è a monte ed è verticistica anche quando si parla di socialità.

La politica è dare un mandato a qualcuno per rappresentare, non solo i tuoi interessi personali ma anche l'idea di una società migliore di quella in cui viviamo oggi. Per questo si dice che fare politica sia il più nobile dei mestieri al mondo.

Potenza *Concordo con questa conclusione Aldo che mi sembra anche la più appropriata.*



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Heiner Stengel and Sophie Wolfrum (Technische Universität München), four questions starting from the project for the 'vele' of Scampia Interview by Marica Castigliano

Q1. *About the demolition and reconstruction*

The radical solution of the demolition of the 'vele' (sails) of Scampia, with the reclamation of a residual 'vela' destined for public functions, raises more general issues regarding the reclamation of public suburbs in critical conditions. Can this be considered an acceptable and generalizable solution?

No, surely not.

Scampia is a very peculiar but simultaneously typical case of a very complex set of overlapping factors. But architecture is never solely responsible for the failure of municipal politics. Therefore demolition would constitute a treatment of the symptom and not the cause. The *vele* are an exemplar of the debates around the destinies of architectural megastructures in the contemporary European city and thus at the core of the global discussion about other large-scale housing projects from the same era – the megastructuralism that produced highly renowned complexes, such as the Smithsons' *Robin Hood Gardens* in London, currently undergoing a comparable process.

In the Scampia area the present absence of public institutions and everyday amenities in the *vele* is without question one of the major contemporary problems. The monofunctionality of the single buildings within the area would only be marginally improved by demolition and subsequent transformation of the last remaining *vela*. We fundamentally agree with the implementation of a central institution for the metropolitan area in Scampia, possibly in one of the existing *vele* – but this does not per se justify the demolition of the others.

Preserving the iconic architecture of the *vele* would contribute to a much needed upgrade of the Scampia suburb. We argue for a city of radical mixture both in terms of functional and social considerations. In this respect, the ensemble of the *vele* would offer a fertile field for experimentation.

Q2. About the Scampia case

Nowadays, Scampia has become -in negative and positive- an important symbol of the city, as paradoxically appears in the film "Ammore and Malavita" by the Manetti brothers. Taking into account its powerful symbolic role, could other less traumatic and more conservative solutions be adopted?

The *vele* are visually imposing sculptural architecture in their own right. Architectural history teaches us that emblematic significance is not independent of its social context. Consequently, the distinct character of the *vele* can be re-encoded in enlightened measures of careful urban renewal (*Behutsame Stadtsanierung*). The case of IBA Berlin in the 1980s (International Building Exhibition), developed positive examples of such measures.

The fragmented ensemble of the four remaining *vele* deserves to be recognized as a valuable part of the urban heritage.

Heritage protected architectural megastructures - the commons in Naples ("beni comuni") - like *Real Albergo dei Poveri* or [Scugnizzo Liberato](#) have the capacity to constantly reinvent themselves and to adapt to current demands. Despite the difficulties involved in such measures, the collective purpose is indispensable in achieving an understanding of these megastructures as part of the collective memory.

Q3. Potentiality of the architecture

Architects and planners often take the stand for the social responsibilities of their work. But in a less deterministic perspective of design projects and their effects, how much can architecture really contribute to the objective of social security and livability in particularly difficult contexts?

Even if in the case of the *vele* social frictions are a salient and unavoidable reality, the case simultaneously explicitly shows how the actual realization of architectural projects is directly connected to social outcomes: the public amenities envisioned in the original design project were never fully implemented. Essential repairs were never carried out (Broken Window Syndrome). The responsible authorities simply did not care. The neglect of the architectural object was synonymous with the disregard for its inhabitants. Simply replacing the *vele* with new conventional architecture will be entirely ineffectual if treated with the same degree of disregard.

Q4. Urban regeneration policies

The sustainable regeneration of housing complexes in which the control of legality has escaped in an apparently irremediable way can be delegated to the local convergence of social policies, personal, building and environmental safety, mobility, public works and collective services, with the invention of new participatory management models able to favor individual mobilization and positive management of inter-individual conflicts? Or is it a question to be addressed especially with social and security policies promoted and managed in partnership with the center, not being able to realistically rely on local individual availability?

In short, can it become a theme of an integrated urban project or is it a question to be mostly tackled with easily influenced social and public security policies?

We as architects and urban planners believe in integrated strategies. Problematic suburbs always require a raft of interlocked measures: refurbishment of buildings, maintenance of public spaces,

education and social welfare and above all work and income as well as the involvement of its inhabitants. The *ve/e* are such desirable pieces of urban architecture that refurbishment alone would very likely lead to the displacement of its current inhabitants.

The *ve/e* can, both in terms of location as well as the iconic quality of its architecture, become a positively gentrified urban location in the future, and at the same time accelerate reevaluation processes in Scampia. However, any urban regeneration must include a strong sociopolitical component. To avoid potentially rampant and socially-excluding gentrification, the municipality acknowledges its obligation at least to protect the rights of its legally entitled inhabitants. The issue of those not legally entitled to be there remains an open question.

The plan to locate a central administrative facility of the metropolitan region of Naples in the area will surely be of benefit to the renewal process; the urban and architectural uniqueness of the *ve/e* could greatly enhance this process. Here, in the Scampia, it is not simply a question of the lack of public facilities; rather, the existing architectural and urban heritage stands in urgent need of appreciation and preservation. To continue building on the *ve/e* would make a valuable contribution to this process if only urban planners have the vision to see this and eschew the temptation to demolish them merely in order to take advantage of funding structures. The *ve/e* belong both to the architectural heritage and the collective memory of Naples, and are worth the ongoing effort involved in their reevaluation and rehabilitation.

Maria Federica Palestino (Università degli Studi di Napoli Federico II), *quattro domande a partire dalle vele di Scampia* intervista di Marica Castigliano

Q1. *Sulla demolizione e ricostruzione*

La soluzione radicale dell'abbattimento delle vele di Scampia, con il recupero di una vela residua da destinare a funzioni pubbliche, solleva questioni di portata più generale riguardo al recupero delle periferie pubbliche in condizioni critiche. Può essere considerata una soluzione accettabile e generalizzabile?

La scelta di riusare una vela su sette è un compromesso fra le due posizioni estreme della conservazione e dell'abbattimento integrale che, sin dagli anni '80 del XXI secolo, hanno polarizzato il dibattito pubblico sul destino del quartiere. Proverò a dire perché, a mio parere, non si tratta né di una buona soluzione, né tantomeno di una soluzione generalizzabile.

Introduco questo giudizio attraverso un'impressione personale, che è la seguente: del dibattito cittadino intorno a Scampia mi ha sempre stupito la cecità con cui, sin dalle origini, l'intero insediamento 167 è stato ossessivamente e ostinatamente ricondotto e ridotto ai sette edifici delle vele, per quanto particolari essi possano essere.

Se privilegiamo il punto di vista della forma urbana, mettendo soltanto per un momento da parte le dinamiche sociali che hanno reso nota Scampia come il fragile ghetto a nord di Napoli, scopriamo che essa offre ben altro che lo skyline delle vele, peraltro ormai intaccato dall'abbattimento delle prime tre. È l'unico quartiere cittadino, per esempio, a sprigionare la forza – se vogliamo perfino la bellezza – di un'opera integralmente fedele ai canoni dell'urbanistica moderna.

In una città dal grande ventre storico qual è Napoli, Scampia si è distinta, fin dalla sua fondazione, per l'ampiezza e l'omogeneità del disegno degli spazi aperti, dei grandi lotti e degli assi stradali, offrendo, in totale contrasto con il centro urbano, un plano-volumetrico dalle geometrie chiare e riconoscibili, dove luce, aria e sole giocano fra i grandi spazi vuoti e le superfici verdi.

Il fatto che costituisca uno dei punti della città da cui è possibile contemplare ampi squarci del cielo di Napoli è tuttora un aspetto fortemente identitario per il quartiere, che l'ha reso immediatamente

riconoscibile. Il gigantismo dei lotti e la dilatazione dei percorsi, insieme alla specializzazione funzionale dei servizi, ne ha fatto il paradigma partenopeo del quartiere residenziale pubblico. Non è stato così per Ponticelli, l'altra 167 di Napoli, che, con un disordinato campionario di tipologie residenziali, non gode di un planivolumetrico equilibrato, né di altrettanto controllo nel disegno del tessuto urbano e, diversamente da Scampia, non è toccata dalla linea metropolitana di collegamento con il resto della città.

Mi sembra pertanto importante, in questa sede, riaffermare il primato di Scampia, anche se la città non ha voluto e non ha saputo coglierlo, né tantomeno valorizzarlo.

Ci tengo però a ricordare anche l'altra faccia della medaglia, che è altrettanto importante per comprendere a pieno la vicenda del quartiere. La decisione di sostituire le vele con nuova edilizia abitativa risale a una delibera di Consiglio Comunale del 1994 entro la quale, in risposta a un decennio di lotte organizzate da parte del popolare "Comitato Vele", esse venivano dichiarate inabitabili. Esito di questa decisione è il progetto di rigenerazione fisica realizzato dal comune di Napoli a partire dall'inizio degli anni 2000. Progetto che ha indebolito l'impianto originario dell'insediamento sovrapponendo a questo una manciata di gracili palazzine pluripiano contenenti gli alloggi sostitutivi delle vele che oggi sfigurano, misere, di fianco alle svettanti torri e ai solidi palazzi realizzati negli anni '70 e '80.

Entrando nel merito di un giudizio più articolato sul Piano di riqualificazione delle vele, aggiungerei che, oltre a siglare un discutibile ritorno al linguaggio dell'intonaco e della persiana napoletana modulata sull'interpiano di due metri e settanta, il suo effetto è stato ridurre l'ampiezza dei tracciati originari attraverso l'inserimento di cortine edificate dotate di negozi accessibili dai porticati al piano terra.

L'uso maldestro di elementi della città storica, concentrato soprattutto sull'asse che dalla stazione della metropolitana conduce al centro dell'insediamento moderno, è il risultato del tentativo operato dai progettisti comunali di dare risposta alle pressioni organizzate dagli abitanti per ottenere case più umane e strade più vivibili. Richiesta ovviamente legittima e sensata che, rivisitata però attraverso una cultura del progetto modesta e poco aggiornata, è stata tradotta nella seguente, riduttiva equazione: case più umane e strade più vivibili = ritorno al repertorio di soluzioni offerto dalla tradizione urbanistica pre-moderna.

Contrariamente a questa interpretazione, l'idea che mi sono fatta nel corso della lunga e reiterata frequentazione del quartiere, che dal 2000 ad oggi ho frequentato in tre diverse occasioni di ricerca, è che ai bisogni di socialità dei residenti si sarebbe potuto rispondere più proficuamente rivisitando la modernità – anziché negarla – per dare alla domanda di vivibilità nuove forme. Magari in chiave di benessere e di tempo libero: ovvero utilizzando le ampiezze stradali per ricavare piste ciclabili e percorsi per pratiche sportive di diversa natura; o anche in chiave ambientale, ornamentale ed educativa, ovvero sfruttando le fasce stradali di rispetto per sperimentare nuove forme di forestazione urbana e di parco lineare, oppure immaginando alternative sistemazioni mercatali e altro ancora.

D'altra parte non tutti sanno che Scampia, sin dalla nascita, ha offerto le sue ampie strade alle coloratissime sfilate di un carnevale popolare inventato da un artista di murales che ha indirizzato la sua vita e la sua arte all'educazione del quartiere. Questo carnevale, oggi alla trentaseiesima edizione, si è consolidato al punto da raggiungere con la sua fama anche la città borghese che, già da qualche anno, comincia ad affacciarvisi. Stiamo dunque parlando di una comunità che ha saputo valorizzare la forma urbana dell'insediamento tanto da farne la scena di un importante rituale collettivo. Indirizzare le politiche pubbliche verso una fiera e consapevole rivisitazione della modernità, evitando di spaccare l'insediamento con un triste "boulevard di periferia" non sarebbe

stato dunque impossibile. C'erano, di fatto, tutte le premesse, anche culturali, per impegnarsi in questa direzione.

Al danno di non avere saputo cogliere le potenzialità dell'impianto novecentesco, si è aggiunta, di recente, la decisione dell'amministrazione del sindaco De Magistris di radere al suolo ulteriori tre delle restanti quattro vele, conservandone un esemplare isolato da ridestinare a nuovi usi.

Mi domando: una volta cancellato l'impianto originario, qual è il senso da affidare a questa testimonianza puntuale? Cosa significa conservare un oggetto disancorato dal contesto che lo ha originato, se non eternare un'icona fine a sé stessa? Se, come è stato retoricamente affermato, le vele sarebbero il simbolo di quei mali dell'urbanistica moderna che è necessario sradicare, perché mai lasciarne una isolata testimonianza oggettiva?

Su questo vuoto di senso si basa, a mio parere, l'idea di eliminare sei delle sette vele (per la precisione tre, visto che altre tre sono già state abbattute). Trovo che estrapolare una testimonianza decontestualizzata, facendone la citazione di qualcosa che non c'è più, non sia auspicabile: né nel caso specifico, né con riferimento ad altre periferie.

Ogni insediamento moderno ha le proprie specificità, mentre ciascuna comunità insediata si rende portavoce di rivendicazioni sociali e di bisogni particolari. La formula rigenerativa da applicare al moderno deve, conseguentemente, fare i conti con le differenti esigenze che, caso per caso, la trasformazione pone. Non esiste una ricetta buona per tutte le occasioni. L'approccio deve essere strettamente sartoriale, perché l'abito della rigenerazione è un vestito da cucire su misura.

Q2. Sul caso Scampia

Scampia è ormai diventato -in negativo e in positivo- un importante simbolo della città, come appare paradossalmente anche nel film "Ammore e malavita" dei fratelli Manetti. Tenendo conto del suo potente ruolo simbolico, si sarebbe potuto adottare altre soluzioni meno traumatiche e più conservative?

Non credo che il quartiere sia diventato un simbolo della città soltanto recentemente; credo, piuttosto, che lo sia stato sin dal momento in cui, non ancora portato a termine, venne occupato dai senzatetto storici e dai terremotati del 1980. All'epoca, però, si trattava ancora di una realtà distante e inaccessibile al resto della città che, di conseguenza, rimase a lungo fuori dall'immaginario collettivo. La fiction, per riprendere la suggestione lanciata dalla domanda, ha puntato sul valore iconico delle vele già a partire dal film per il cinema "Le occasioni di Rosa" del regista Piscicelli, che risale al 1981. Gli anni recenti, nel passaggio dal romanzo "Gomorra" di Saviano, che è del 2006, fino all'omonima serie televisiva di cui si sta attualmente girando a Napoli la quarta edizione, hanno semplicemente veicolato la potenza mass-mediatica di questo simbolo, trasferendolo dalla scala locale e nazionale – dove pure Scampia gioca un ruolo di prima donna insieme allo Zen di Palermo e al Corviale di Roma – alla scala globale.

È chiaro che quando si mettono le mani sulla trasformazione di un luogo assunto a paradigma simbolico del degrado e a icona mediatica della complessità del vivere contemporaneo, bisogna fare i conti con la eco generata da un'operazione di siffatta portata. Radere al suolo le vele come soluzione del problema Scampia sembra essere un tentativo – per chi, come l'amministrazione comunale di Napoli, se ne è fatta più volte promotrice dagli anni '90 ad oggi – di usare la spettacolarizzazione per entrare nel fascio di luce di una facile popolarità. D'altra parte, è pure vero che il fatto di avere ottenuto in sede politica la dichiarazione di inabitabilità a cui accennavo, è un dato di cui è necessario tenere conto, dal momento che a questi abitanti è stata fatta pubblicamente

una promessa che non può essere sveltamente elusa, se non rendendo pienamente conto del perché.

A complicare ulteriormente la faccenda va aggiunto che, con il passare degli anni, svuotate man mano degli abitanti, e depurate dalla sofferenza del vissuto quotidiano, le vele hanno cominciato a sprigionare la formidabile potenza iconica che è stata divulgata attraverso il cinema e la televisione. Il tutto ha avuto ricadute economiche che, sia pure alla lontana, e in maniera non del tutto chiara, hanno toccato il quartiere e, in qualche misura, coinvolto perfino gruppi di residenti. Dai tempi delle rivendicazioni del Comitato vele, o della dichiarazione di inabitabilità del 1994, il profilo degli abitanti del quartiere si è modificato; con il risultato che ha ormai poco senso continuare a trattarlo come la periferia-dormitorio di trenta anni fa. Di questo sarebbe più che mai importante prendere atto per ricalibrare lo sguardo e per aggiornare le politiche pubbliche.

Spero di avere dato qualche elemento utile a comprendere perché considero riduttivo, arrivati a questo punto, continuare ad appiattare il destino di Scampia sulla *querelle* vele sì, vele no, anche se resto intellettualmente legata alle vicende urbanistiche che hanno accompagnato la fondazione del quartiere e, con esse, alla storia di edifici dalla cui monumentale istanza resto tuttora affascinata.

Cosa fare, dunque, dopo avere assicurato un alloggio sostitutivo a tutti i legittimi destinatari delle vele?

Suggerirei di concentrarsi sulla ricca dotazione di strade e spazi aperti, anziché accanirsi sulla demolizione delle quattro vele sopravvissute che, a patto di vegliare perché non vengano riacquistate, potrebbero restare in *stand-by*, in attesa di sviluppi ad oggi ancora poco prevedibili.

Investire sul recupero e sulla valorizzazione del tessuto moderno che innerva i lotti edificati potrebbe essere, infatti, un modo per rilanciare il quartiere entro una prospettiva di fruizione allargata: in diretta connessione con il grande parco urbano centrale, e con il potenziamento del nodo di interscambio metropolitano dal quale è possibile raggiungere il centro storico in 20 minuti di treno e, sul fronte opposto, collegarsi ai comuni dell'hinterland.

Q3. *Potenzialità dell'architettura*

Spesso gli architetti e gli urbanisti salgono sul banco degli imputati per le responsabilità sociali del loro operato. Ma in una prospettiva meno deterministica dei progetti e dei loro effetti, quanto può contribuire davvero l'architettura all'obiettivo della sicurezza sociale e della vivibilità in contesti particolarmente difficili?

Assumere un'ottica di rigenerazione urbana e di recupero del preesistente in un quartiere con la storia di Scampia invita, indubbiamente, a esplorare se e quanto le tipologie edilizie e la morfologia del sito si siano prestate ad innescare usi impropri, favorendo la concentrazione di economie informali/criminali.

In un passato non troppo lontano, soluzioni finalizzate a stemperare le criticità di un controllo territoriale di tipo criminale e malavitoso, puntando sulla chiusura dei sottopassaggi stradali e sull'inserimento di funzioni di presidio attivo in prossimità dei più importanti spazi pubblici in dotazione al quartiere, sono state proposte all'amministrazione comunale attraverso gli studi realizzati dal Dipartimento di Urbanistica della Facoltà di Architettura di Napoli¹. E tuttavia, già in quegli studi era stato evidenziato come portare l'occhio dell'abitante sulla strada, in applicazione alle teorizzazioni di Jane Jacobs, non significasse semplicemente abbattere i *grands ensembles* in nome della presunta efficacia di una palazzata continua servita da negozi al piano terra. C'era bisogno, e ce ne è tuttora, di attivare politiche urbane ad hoc, e di inserire funzioni primarie che, se

opportunamente guidate, permetterebbero l'inesco di nuovi usi, inediti stili di vita e alternative routine urbane. Anche questa strada è stata intrapresa, più di dieci anni or sono, ovvero ai tempi del sindaco Russo Iervolino, con un accordo di programma finalizzato a portare alcune sedi dell'Università Federico II a Scampia. Purtroppo la regia blanda e incerta dell'operazione non ha ancora dato le significative ricadute che ci si sarebbe aspettati².

Resto convinta, in ogni caso, dell'efficacia di azioni mirate, da un lato, a scardinare il profilo ancora troppo omogeneo verso il basso degli abitanti, dall'altro a sgretolare lo stigma che inibisce il cittadino qualunque a riversarsi per le strade di Scampia con l'obiettivo di una mattinata di tempo libero all'aria aperta. Auspicherei, proprio in questa direzione, che grande impegno venisse speso nel rigenerare la ricca offerta di spazi aperti che il quartiere potrebbe regalare alla fruizione urbana.

Non l'architettura, peraltro in gran parte di buona o discreta qualità, ma il montaggio virtuoso di politiche integrate (attraverso le quali strappare occasioni di avviamento al lavoro per la popolazione residente) consentirebbe a Scampia di superare tanto la vecchia immagine stereotipata di ghetto periferico, quanto la più recente immagine di Gomorra, anch'essa in via di dissolvimento.

Q4. Politiche di rigenerazione urbana

La rigenerazione sostenibile dei complessi abitativi in cui è sfuggito in modo apparentemente irrimediabile il controllo della legalità può essere demandata alla convergenza locale di politiche sociali, di sicurezza personale, edilizie, ambientali, mobilità, opere pubbliche e servizi collettivi, con l'invenzione di nuovi modelli di gestione partecipata in grado di favorire la mobilitazione individuale e la gestione positiva dei conflitti interindividuali? Oppure è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza promosse e gestite nel partenariato con il centro, non potendo confidare realisticamente sulle disponibilità individuali locali?

Insomma, può diventare tema di progetto urbano integrato o è una questione da affrontare soprattutto con politiche sociali e di sicurezza pubblica eterodirette?

Credo, l'ho anche in parte già detto, che il segreto per superare l'empasse della insicurezza urbana risieda nel costruire le premesse per fare uscire i luoghi marginali dalle condizioni asfittiche nelle quali vivono, favorendo al massimo la compresenza di fasce di utenza differenziate che, in affiancamento ai residenti, portino nuove istanze e nuova linfa nella progettazione delle politiche pubbliche. Questo meccanismo offre infatti la possibilità di guardare a un luogo con occhi diversi da quelli di coloro che lo vivono nella quotidianità.

Ciò significa, in altre parole, lavorare intensamente alla costruzione di piani ai quali siano concessi i tempi lunghi dell'inserimento di nuovi soggetti e, con essi, la metabolizzazione di forme di confronto strutturato fra residenti stanziali e *city users* temporanei e/o occasionali, incrociando politiche di diversa natura e provenienza.

La chiave è favorire l'incontro e la partecipazione degli attori sociali intorno a temi e questioni da affrontare come sollecitazioni urbane in senso ampio, da estendere a fasce di utenza allargata disponibili e interessate a fare della dimensione locale il centro di sperimentazioni in comune fra residenti e non residenti. Fino a quando si continuerà a pensare a Scampia come a un problema che riguarda soltanto chi la abita sarà difficile sconfiggere la marginalità. Scampia è una questione che riguarda la città, e come tale deve essere trattata.

In rappresentanza dell'Università Federico II ho partecipato, negli ultimi anni, ad un partenariato entro il quale sono confluite numerose associazioni del quartiere, impegnate nel recupero di una

parte del grande parco urbano localizzato al centro del nucleo residenziale, da restituire alla fruizione pubblica grazie al progetto “Valorizziamo Scampia”³. Se dovessi riassumere in una parola cosa non ha funzionato di questo progetto direi che è l’idea di un partenariato tutto interno al quartiere a non avere retto. Se oltre all’Università fossero entrate nel gruppo altre forze vive e propositive provenienti dal resto della città sarebbe stato più facile spezzare alcune dinamiche locali che, nei fatti, sono risultate lesive per la riuscita del progetto, sottraendo energia alle iniziative messe in campo.

Dove i processi di stigmatizzazione hanno impresso una forte impronta, come a Scampia, le comunità locali hanno bisogno di ossigenare il senso di impotenza e insicurezza in cui vivono e per il quale sono ingiustamente note. Con il tempo ho capito che questo discorso non vale soltanto per gli abitanti, ma anche – che è meno scontato, forse – per le amministrazioni locali. La mia impressione, infatti, è che tutte le amministrazioni comunali avvicendatesi al governo della città, dal sindaco Bassolino in avanti, siano state fagocitate dallo stigma, e abbiano, gioco-forza, finito per metabolizzare Scampia come un problema intrattabile. Lettura che, inevitabilmente, ha condizionato negativamente qualità e stile delle decisioni prese.

Praticare azioni che consentano di ossigenare tanto la comunità locale, quanto le élites preposte al governo urbano può essere, dunque, una strategia fondamentale per arginare i danni arrecati dallo stigma. La qualcosa non può che avvenire attraverso il coinvolgimento di forze esterne che, in quanto tali, siano capaci di spezzare lo scoraggiamento, la sfiducia, l’autolesionismo, a volte persino il vittimismo, con l’energia di una visione altra.

Su come e perché attivare progetti radicati localmente e capaci, al tempo stesso, di avvalersi di presenze esterne e di motivazioni altre, ci sarebbe molto da approfondire, anche considerando il fatto che i luoghi simbolici come Scampia posseggono, nel male come nel bene, una grande carta da giocare, che risiede nella forza trascinante dell’*exemplum*. Ma sul ruolo che l’immagine e i simboli possono giocare nelle politiche e nelle pratiche non mi sembra il caso di addentrarsi oltre.

Note

1. Si fa riferimento alla Convenzione di ricerca per l’accompagnamento al Piano di riqualificazione delle Vele stipulato nel 1999 fra il Comune di Napoli e il Dipartimento di Urbanistica della Facoltà di Architettura, di cui era stato responsabile il professore Vincenzo Andriello.

2. È datata 13 maggio 2018 la notizia riportata dalla stampa locale circa lo sblocco dei finanziamenti regionali stanziati per completare una sede della Facoltà di Medicina dell’Università Federico II.

3. “Valorizziamo Scampia” nasce a valle di un tavolo di concertazione inaugurato nel 2012. Esso ha coinvolto le associazioni del territorio in attuazione del progetto “(Wel)fare Comunità a Scampia”, inserito all’interno del “Patto per Scampia”. Sia pure scontando i difetti tipici delle formule sperimentali, è stato probabilmente il primo tentativo, supportato da una decisione presa in sede politica, di raccordare progettazione edilizia e politiche sociali. “(Wel)fare Comunità a Scampia” è, infatti, l’esito di un accordo tra il Comune di Napoli e la Fondazione con il sud che è nato con l’obiettivo prioritario di promuovere un piano di interventi integrati per migliorare la qualità della vita nel quartiere.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Perché non demolire Tor Bella Monaca

Pepe Barbieri

“Perché non demolire è stato l’ostinato tema intorno al quale per molti mesi si sono interrogati e hanno elaborato progetti i sei gruppi di ricerca, appartenenti ad altrettante Università italiane, che hanno scelto il quartiere romano di Tor Bella Monaca come esemplare caso di studio per avanzare proposte sulle strategie per la rigenerazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica realizzati nel nostro Paese negli ultimi quarant’anni “ (P.O.Rossi, 2014).

Eppure demolire si può. Anzi in molti casi si deve. Perché la demolizione è scandalosa: reintroduce il tempo nella costruzione della città. *La demolizione irrompe nella indifferente e postmoderna convivenza del tutto con il tutto, alterandone il pacificato equilibrio, frutto dell’annullamento delle differenze, spaziali e temporali tra le cose. Un sentire rassegnato è pronto cinicamente, all’accettazione di tutto. Il giudizio che la demolizione comporta scuote il tranquillo fluire e accumularsi dell’emporio della contemporaneità (Barbieri, 1997).*

Demolire, quindi, in opposizione ad una conservazione e patrimonializzazione generalizzata, che congela quel movimento continuo di spazi e contesti in cui si deve intessere il rapporto tra forme urbane e vita. Donando così alla città esistente uno spessore mancante. Lo spessore prodotto da una maggiore ricchezza e letterale *complessità* degli spazi; depositato sull’esistente dallo stratificarsi dei tempi che trasformano l’abitare.

Ma quanto e cosa demolire? La scelta estrema di una demolizione integrale deve misurarsi con tutte le gradazioni di intervento e le diverse alternative possibili, in funzione di una visione di futuro che convochi ad una decisione consapevole la massima quantità di attori.

Era stata la giunta del sindaco Alemanno a proporre nel 2010 la demolizione integrale di Tor Bella Monaca (TBM). Una demolizione che avrebbe consentito la realizzazione, su progetto di Leon Krier, di una sorta di *nuova Garbatella* con cassette a quattro piani (male interpretando la ricca *mixité* di tipi e forme di quel quartiere giustamente lodato). Per cui, addirittura, per assicurare la sostenibilità economica dell’operazione, si sarebbero consumati altri 20 ettari del prezioso suolo – protetto – dell’agro romano, con notevoli incrementi complessivi di superfici e cubature: dagli attuali 2.000.000 a 3.520.000 metri cubi.

Non era stato tuttavia, il malcelato intento speculativo dell'operazione a orientare le diverse proposte delle università nel cercare strategie alternative alla demolizione. Si condivideva, piuttosto, il dubbio sulla validità e dimostrabilità, scientificamente fondata, dell'evidenza di un legame tra spazio e disuguaglianza, in questi quartieri di edilizia popolare. In altri termini l'esistenza di un rapporto biunivoco tra le forme dell'edificazione in questi insediamenti periferici – la natura e il carattere delle diverse categorie di spazi e delle sommarie o assenti attrezzature - e l'insorgere di molteplici disagi, materiali e sociali. In molti casi addebitabili, anche o soprattutto, ad altri decisivi fattori: sia l'insufficiente o assente funzionamento del sistema urbano realizzato, in termini di accessibilità e servizi; sia le preesistenti e perduranti condizioni di difficoltà economica e sociale di una grande parte degli abitanti insediati.

Come noto, l'idea di un rapporto diretto tra spazio e disagio o, al contrario, benessere, è un aspetto centrale e qualificante delle concezioni del Moderno – di cui la produzione dei quartieri dagli anni '70 ai '90 è stata, più o meno consapevolmente, erede – con la fiducia che la stessa trasformazione dello spazio, nel generare *la nuova città*, fosse capace di “produrre” una nuova e condivisa *cittadinanza*. Attraverso il tentativo di un controllo integrale della tecnica e dei suoi cicli si sarebbe, appunto, costruita una città di uguali, per mezzo della sostituzione della città esistente con gli ordinati spazi di una *città razionale*, dove sanare i conflitti e costruire nuove pacificate relazioni sociali utilizzando la potenza della forma.

Un obiettivo, però, solo sporadicamente raggiunto, soprattutto perché era stata messa in opera una *razionalità dimezzata*, secondo la nota interpretazione di Habermas, *incapace di aprirsi alla concretezza “comunicativa” delle forme di vita*.

Perché è qui il nodo centrale, tuttora irrisolto, che riguarda la relazione tra il mondo degli *oggetti* e i *soggetti* che lo abitano: la necessità cioè di comprendere come il progetto di città debba operare nel rapporto tra *urbs* e *civitas*, considerata l'inefficacia di *concezioni illuministiche delle relazioni fra conoscenza e decisione, ruolo esperto e autorità politica* (Palermo, 2017), in cui, con procedimenti lineari e autoriali, anche se con tentativi di mitigazione con dolciastre ritualità partecipative, si ipotizza il controllo dei nessi tra dimensioni fisiche e sociali del progetto.

Un rapporto tra le *cose che fanno la città* e la loro libera appropriazione da parte degli abitanti che è in realtà fallito. Anche quando, come nell'interpretazione di Tafuri, si intenda leggere il progetto urbano del Moderno, quale *un processo aperto*, dove, attraverso l'impostazione di una catena di montaggio, *ogni pezzo in sé compiutamente risolto - dall'elemento standardizzato, alla cellula, al blocco singolo, alla Siedlung, alla città* – viene offerto al pubblico perché con il suo assemblaggio sia chiamato a partecipare alla progettazione. Così *le nuove forme non vogliono più essere valori assoluti, ma proposte di organizzazione della vita collettiva*.

Proposte comunque offerte dall'alto per una supposta *partecipazione*, circoscritta alla possibilità di intervenire sulle cose. Quel “pezzo compiutamente risolto” apparteneva ad un campionario di *oggetti* proposto per il loro ipoteticamente libero montaggio, mentre una reale possibilità di intervento dei *soggetti* sul senso, sui valori in gioco e sulle strategie generali rimaneva di fatto esclusa.

Il *diritto alla città* non coincide, quindi, soltanto con l'universale diritto ad accedervi ed abitarla, ma anche con quello fondamentale di *concorrere alla sua costruzione*.

Come ricorda Bianchetti (2008), citando Dewey “il benessere sociale può essere solo fatto progredire grazie a quei mezzi che suscitano l'interesse positivo e l'energia attiva di coloro che devono essere beneficiati (...) ci vuole tempo affinché le menti si liberino dall'apatia e dall'accidia, affinché inizino a pensare da sole, affinché cooperino sia alla progettazione, sia all'esecuzione dei progetti. Ma senza una cooperazione attiva (...) non vi è alcuna possibilità di un bene comune”.

Lo spazio diviene *pubblico*, non perché elargito, ma perché, nelle diverse modalità possibili – e mutevoli nel tempo –, viene riconosciuto come tale, anche da soggetti e gruppi diversi o in conflitto. *Pubblico* perché risponde ad un problema percepito e condivisibile che alimenta un desiderio e pone una domanda. L'assenza di questo percorso di possibile appropriazione ha decretato, ad esempio, il destino fallimentare delle tante piazze contemporanee - offerte spesso quale unico intervento pubblico che la tempistica "elettorale" della politica si faceva carico di promuovere – rimaste però, in molti casi, vuote. Una assenza di vita in cui si misurava con maggiore evidenza lo scarto tra una offerta autoriale di disegno e forma, e la mancata accettazione di questi luoghi *preconfezionati*.

E' in questo senso che va accolta la distinzione giustamente proposta da Sennett (2018) quando afferma perentoriamente: *co-production, not consultation*. Nella prospettiva della realizzazione condivisa di una *open-city* per mezzo non solo di un procedimento "aperto", ma anche della corrispondente permeabilità e flessibilità degli spazi e delle forme per mezzo della distinzione tra *boundaries* e *borders*, tra confini e membrane urbane e soprattutto attraverso un "passo indietro" del disegno autoriale nella costruzione dello spazio urbano, con l'accettazione della strategia di una programmatica *incompletezza* che non neghi il ruolo della forma, ma la collochi entro i tempi variabili di un processo discorsivo e negoziale. Generando, in un certo senso non tanto una *narrazione* – con un ruolo primario assunto, appunto, dal narratore – quanto una *conversazione*, con tutti gli intrecci e le interferenze che questa comporta.

E' con questi limiti del pensiero moderno – il prevalere dell'attenzione agli aspetti metrici ed economici, senza spazi di negoziazione e trasformabilità nel tempo - che in Italia si sono moltiplicate numerose realizzazioni dell'edilizia pubblica, in particolare a partire dagli anni '70. Una eredità diffusa in tutti i territori urbani che oggi si presenta con una serie di problemi che vanno dai casi estremi di insicurezza, disagio e invivibilità, a quelli dell'inadeguatezza o degrado delle costruzioni rispetto agli standard richiesti, *in primis*, la risposta agli eventi sismici e il comportamento energetico/climatico. Ma anche mancata corrispondenza del taglio degli alloggi – spesso con dimensioni anche grandi – con la domanda attuale di case per nuclei piccoli o per forme diverse e/o alternative dell'abitare.

Un patrimonio problematico, ma anche una grande opportunità per incardinare sugli indispensabili interventi che queste realtà richiedono – si tratta, in varie forme, di patrimonio prevalentemente pubblico – una diversa visione di città, di cui la trasformazione di queste periferie può rappresentare l'enzima. E' necessario, allora, tutt'altro che un paternalistico *rammendo* destinato a migliorare il loro funzionamento, ma non a mutarne, come è possibile, il ruolo decisivo nella grande scala dei nuovi territori urbani.

Nella *città estesa*, già preannunciata da Samonà nel 1974, dove si abita in una poligamia urbana, in una sequenza continua di addensamenti e vuoti, nella dissoluzione dell'opposizione tra città e campagna, le periferie non sono più "fuori". In un funzionamento aperto e moltiplicato del sistema delle connessioni, ogni parte del territorio si trova, in questa rete, sia asta o nodo, in una sorta di spazio di mezzo, in un "tra", in un ambiguo "interno", come uno dei suoi punti di coagulazione. Così, in un certo senso, *scompaiono le periferie*, perché non più legate gerarchicamente ad una sola primaria centralità, ma componenti in ogni caso - in una organizzazione multipolare, oppure in un territorio urbano poroso, o nella città/paesaggio - di una entità *plurale, multidirezionale e multistratificata*. (Barbieri, 2015)

E' in questa prospettiva che occorre mobilitare la potenza inespressa degli spazi del periurbano, ma soprattutto attivare quella che Petrillo ha chiamato *l'intelligenza delle periferie*: il capitale di iniziative, azioni e saperi che, in quelle condizioni difficili, mostra alternative alla accettazione rassegnata di riti solitari nella *città delle cose*.

TBM come componente della città estesa.

Più di trenta anni fa avevo progettato per lo Studio Valle una parte di TBM. Le *stecche* del comparto R8, per la precisione le R8 L1. Le altre, le L2, sono state realizzate su progetto di un gruppo diretto da Luigi Biscogli, sulla base degli stessi criteri di impostazione. La scelta fondamentale era stata quella di introdurre elementi di alterazione nella perentorietà iterativa, suggerita dal planivolumetrico, per mezzo di un dispositivo aggregativo dei tre tagli di alloggi previsti (da mq.45, 60 e 70) che permettesse di ottenere un sistema relativamente aperto di variazioni per volumi che, per la più lunga delle stecche, raggiungevano i 180 metri. Queste configurazioni consentivano di disegnare una serie diversificata di “attacchi al suolo” – una sorta di basamento arretrato – e al tempo stesso una sequenza variata del “profilo al cielo”. Ad un esteso uso del colore – negli sfondati e nelle balaustre - veniva affidato il compito di sottolineare ulteriormente continuità e differenze.

Penso, osservandolo ora, anche alla luce delle considerazioni sui possibili temi e modi per la *riqualificazione/rigenerazione* di questo quartiere, che in quell’approccio – al di là del risultato ottenuto – si possa riconoscere *in nuce* la percezione di un problema cui ancora va data risposta. L’impostazione originaria di TBM propone una nuda dialettica tra edificato e vuoti; la articolazione delle volumetrie non mitiga quel carattere fortemente assertivo e tendenzialmente “monumentale” che è stato proprio di quella intera stagione di realizzazioni di Edilizia Residenziale Pubblica. Una monumentalità che decretava una irrimediabile alterità tra le “figure” del nuovo quartiere e il confuso e vitale brulichio di forme delle borgate cui, pure, TBM era destinata a collegarsi. Anche la continuità unitaria e purista del colore grigio – la grande scritta: *te piace ‘sto tono de griggio?* - finiva per confermare questo distacco. Va, tuttavia, riconosciuto, allora come adesso, che il disegno di TBM affrontava consapevolmente il tema del “margine”: offriva una soluzione per il bordo incerto di una edificazione spontanea trovando, soprattutto nel doppio respiro dei *redents* del comparto R5 di Barucci, un colloquio tra la grande misura dell’edificato e la forte presenza dell’*agro*, lì ancora intatto. Un tema del tutto colpevolmente assente nel progetto Krier dove, occupando 20 ettari dell’agro romano, non si riconosceva il ruolo fondamentale di TBM quale grande dispositivo urbano, di intermediazione tra la città compatta e l’agro. Un ruolo che proprio la *grande forma* dell’attuale quartiere, pur con le sue criticità, assolve attraverso un dialogo aperto tra le sue maggiori figure evocative – le corti e le torri - e la campagna.

Tra i vari problemi-temi di un intervento per TBM c’è quindi questo: come costruire una nuova immagine e *un nuovo immaginario che possa innestarsi sull’esistente senza distruggerlo*. Contrastare, in questo consueto immaginario, la stessa idea di periferia nella univocità di una relazione – critica o mancata – tra il quartiere e il centro storico lungo le radiali. Aprendo invece il quartiere ad una rete più complessa di connessioni anche trasversali, per cui le possibili trasformazioni contribuiscano a generare una diversa organizzazione e qualità abitativa dell’intero intero quadrante sud est del territorio metropolitano.

E’ necessario l’esercizio di una *geografia poetica*, (Dematteis, 2009) che ci consenta, per mezzo di visioni d’insieme “fortemente connettive” di cogliere le opportunità di trasformazione dell’esistente in nome dell’obiettivo di una “giustizia spaziale” nell’accesso ai beni comuni, ai servizi, all’occupazione.

In TBM la grande riserva di “vuoti” inutilizzati (circa il 40%) non può essere intesa soltanto come un’opportunità per un possibile densificazione e completamento di servizi mai realizzati, ma anche l’occasione per superare quella semplificata dialettica tra costruito e spazi aperti dell’impostazione iniziale con l’introduzione di nuove “figure” in grado di rendere, letteralmente, più complesso il

sistema di relazioni, anche percettive, mescolando più tonalità espressive, facendo “parlare lo sfondo” oggi muto. Si può così costruire un indispensabile nuovo paesaggio, risposta in continuo movimento all’esigenza di fare dell’intervento su una parte – un quartiere – *lo strumento per reinterpretare e riqualificare un intero contesto aprendo ad una visione multipolare, fluida e dinamica di una forma urbana, riconsiderata come un vibratile sistema di relazioni tra molti diversi materiali.*

Anche la necessità di adeguare il *patrimonio* alle condizioni imposte da nuove norme, ma, soprattutto, da nuove consapevolezze sui temi dell’ecologia e del risparmio e della produzione decentrata di energia, con tutte le innumerevoli implicazioni derivanti dall’introduzione di questo inedito quadro di esigenze e obiettivi, deve essere utilizzata spostando l’attenzione dai soli edifici all’intero spazio urbano, da riconsiderare, in una tendenziale organizzazione policentrica, come il *campo* in cui si attivano i diversi processi combinati tra scarti energetici e nuove risorse.

L’adeguamento energetico del patrimonio non deve insomma essere risolto in un equilibrio da trovare per ogni singolo componente – un edificio per volta – ma, necessariamente, in un quadro più allargato, con l’opportunità di individuare un ruolo possibile per le diverse categorie di spazi e materiali urbani, secondo i loro rispettivi cicli di produzione, consumo, scarto e- nella prospettiva di questa ipotesi – di scambio.

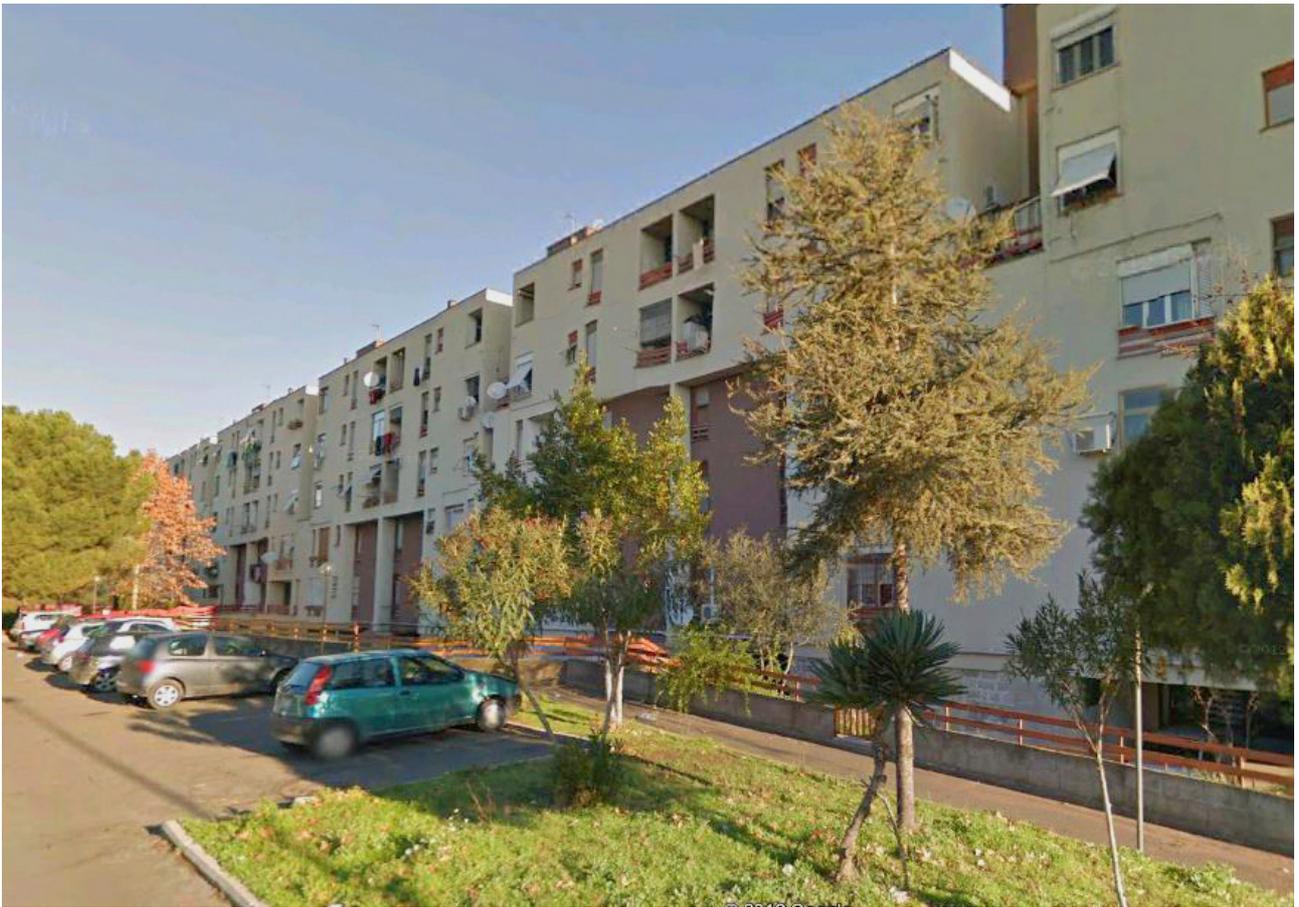
Si genera così una rete di flussi con cui si attua un possibile nuovo *metabolismo urbano* che richiede di essere interpretato anche quale produttore di forme, nella dimensione di un territorio che possa assumere i mobili valori di un paesaggio da condividere. Questo significa poter utilizzare anche i diversi dispositivi connessi ai cicli dell’energia e dei rifiuti per produrre le indispensabili *nuove figure urbane*.

Figure in grado di offrire *coaguli di senso* nello spazio plurimo, multi direzionale e multi stratificato della città contemporanea, così da trasformare un caos percettivo tendenzialmente indifferenziato in un insieme strutturato. Negli innumerevoli lacerti di aree di incerto destino, ampiamente presenti in TBM, come esito di maldestre crescite, possono collocarsi dispositivi plurimaterici e polisenso che consentono di disegnare una rete di nuove piccole e grandi centralità: infrastrutture complementari, centri di servizio, antichi luoghi simbolici e nuovi monumenti urbani. Opportunità da cogliere in un percorso dialogico aperto, in cui attivare una domanda ancora inespressa in grado di confrontarsi con le diverse opzioni.

Il patrimonio di TBM si può mettere in valore secondo una visione d’insieme che connetta tra loro più diversificate e coordinate strategie di intervento sull’edificato, sulle infrastrutture, sul sistema articolato del verde dei parchi o quello possibile di nuovi orti urbani. Una chiave di intervento è offerta dall’utilizzazione di una strategia della “trasversalità” che apra, a favore di un sistema più denso e ricco di connessioni, la dualità tra costruzione e strada, soprattutto rispetto alla frattura rappresentata dall’asse viario principale, ormai trafficata via di attraversamento. In questa prospettiva è decisiva la possibilità – che alcune sperimentazioni hanno effettivamente esplorato – di cambiare la destinazione dei piani terreni verso un uso più pubblico, con l’aumento diffuso della permeabilità e porosità dello spazio urbano. E’ in questo quadro che è possibile ipotizzare una rete disseminata di nuove strutture multifunzionali - dei colorati *outils* ? - in grado di assolvere nello stesso tempo più compiti: essere i luoghi per la produzione di energia rinnovabile (a sostegno dell’equilibrio energetico dell’attuale patrimonio) ; possibili isole ecologiche; servizi per il commercio anche della eventuale produzione locale; nuove residenze specialistiche (gli studenti di Tor Vergata). Una rete aperta e flessibile in grado di alterare la grigia immagine consolidata di TBM e concorrere, come suggerito da Dematteis ad “*attivare scambi vantaggiosi tra co-abitanti, portatori di esigenze e di valori diversi nella costruzione del territorio come bene comune*”.

Riferimenti bibliografici

- Barbieri P., 1997, *Tempo di demolire*, in A.Terranova, a cura di, "Il progetto della sottrazione", Quaderni Groma, Palombi, Roma.
- Barbieri P., 2014, *Figure ed energia*, in M.Calzolaretti, D. Mandolesi, a cura di, "Rigenerare Tor Bella Monaca", Quodlibet, Macerata.
- Barbieri P., 2016, *Spazio Tempo e Architettura*, in A.Clementi "Forme imminenti", List Lab, Trento
- Bianchetti C., 2008, *Urbanistica e sfera pubblica*, Donzelli, Roma.
- Dematteis G., 2009, *Geografia poetica e architettura nella costruzione dei luoghi* in De Rossi A., a cura di, "Grande Scala", List, Trento Barcellona
- Galimberti U., 1999, *Psiche e techne*, Feltrinelli, Milano.
- Habermas J., 2003, *Il discorso filosofico della modernità*, Bari, Laterza.
- Palermo P.C., 2017, *Urbanistica del progetto urbano: ambiguità e ipocrisie*, in EcoWebTown n.15.
- Petrillo A., 2016, *La periferia elevata a potenza?* In Limes n.4, Indagine sulle periferie.
- Ratti C., 2014, *Architettura Open Source*, Einaudi, Torino.
- Rossi P.O., 2014 *Presentazione*, in "Rigenerare Tor Bella Monaca", *op.cit.*
- Sennet R., 2018, *Buildings and Dwellings: Ethics for the City*, Farrar, Straus and Giroux, New York.
- Sennett R., 2007, *The Open city*, in Burdett R. & Sudjic D., "The endless city", London- New York, Phaidon.
- Simmel G., 2003, *La moda*, SE Milano 1996 e *Lo stile della vita* in *Filosofia del denaro*, UTET Torino.
- Sloterdijk P., 2008, *L'ultima sfera*, Carocci, Roma.
- Tafuri M., 1973, *Progetto e utopia*, Laterza, Bari.



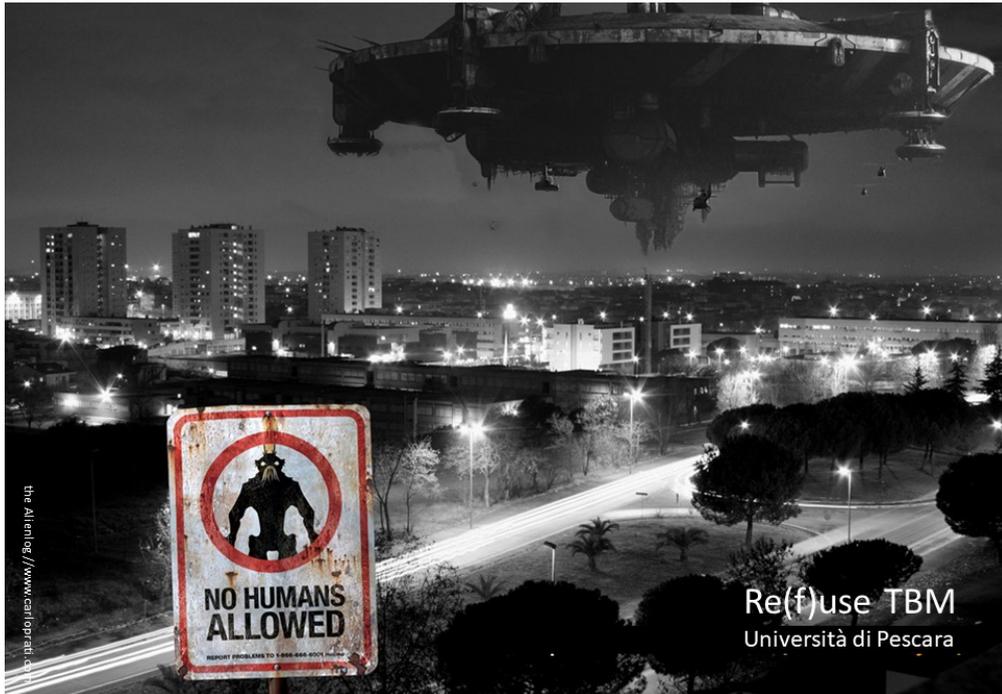
1 – Comparto R8 L1. Progetto Studio Valle con Pepe Barbieri



2 - Comparto R8 L1. Progetto Studio Valle con Pepe Barbieri



3 - Murale in TBM



4 – C. Anselmi, C.Prati nel Gruppo Dipartimento di Pescara.



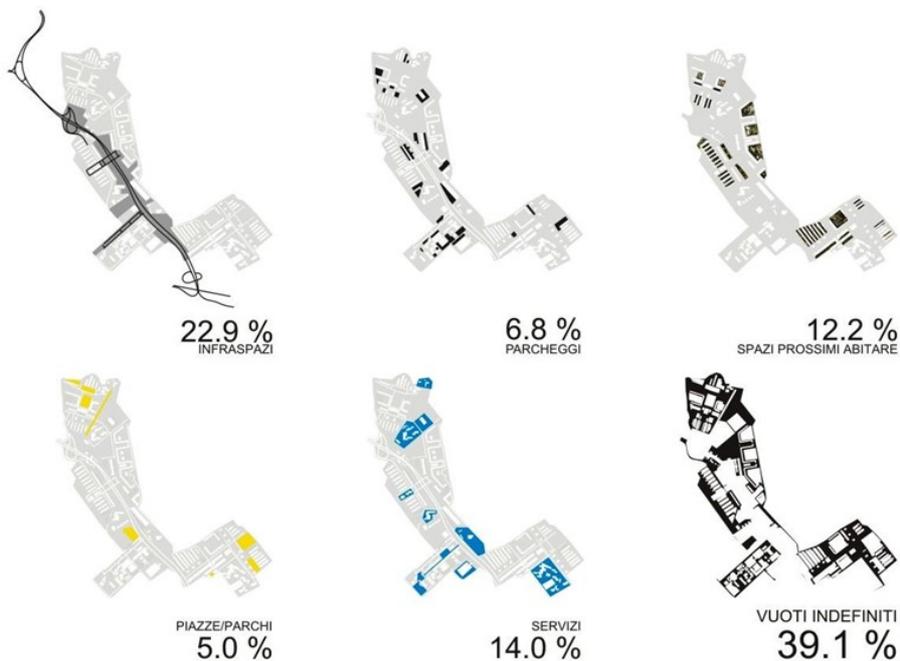
TBM: individuazione del comparto

5 – Gruppo Dipartimento di Pescara – C. Andriani, P.Barbieri, C.Anselmi, M.Galella.



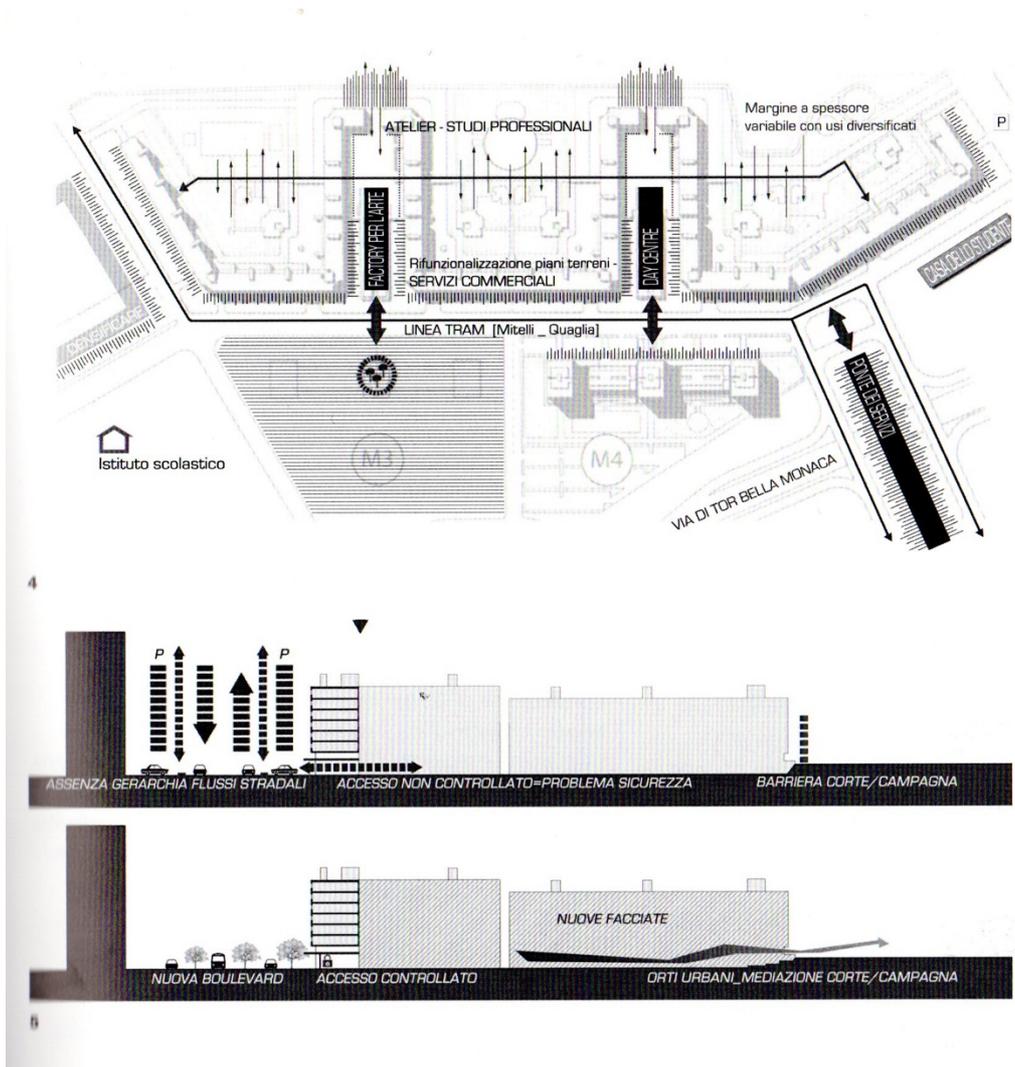
6 – Gruppo Dipartimento di Pescara – C. Andriani, P.Barbieri, C.Anselmi, M.Gallella

INSIEME DEGLI SPAZI APERTI

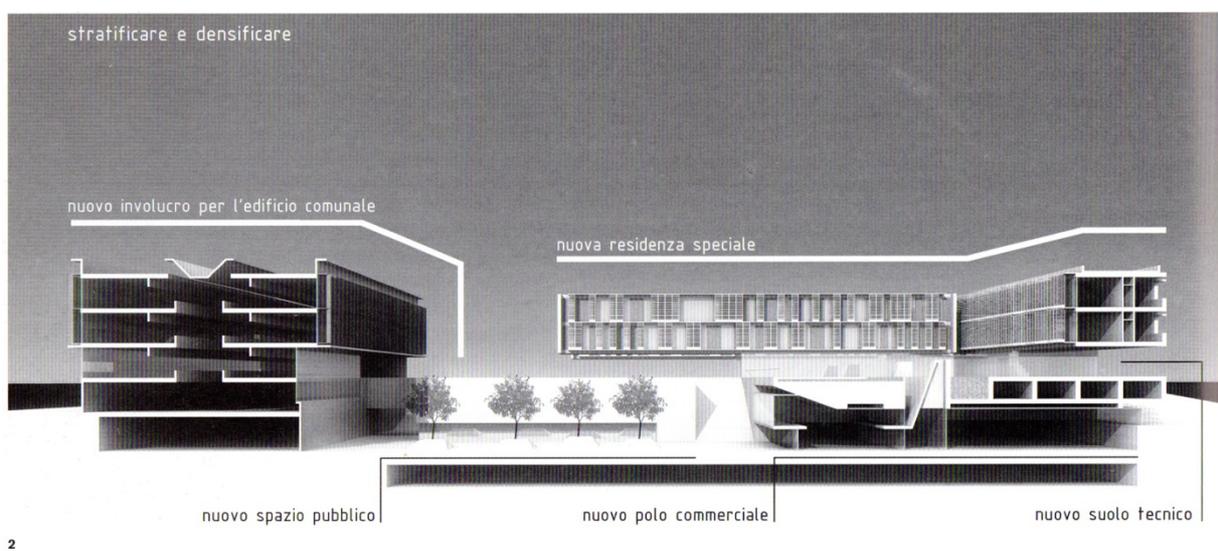


caratteri degli SPAZI APERTI
potenzialità di tor bella monaca

7 – Gruppo Dipartimento di Pescara – C. Andriani, P.Barbieri, C.Anselmi, M.Gallella



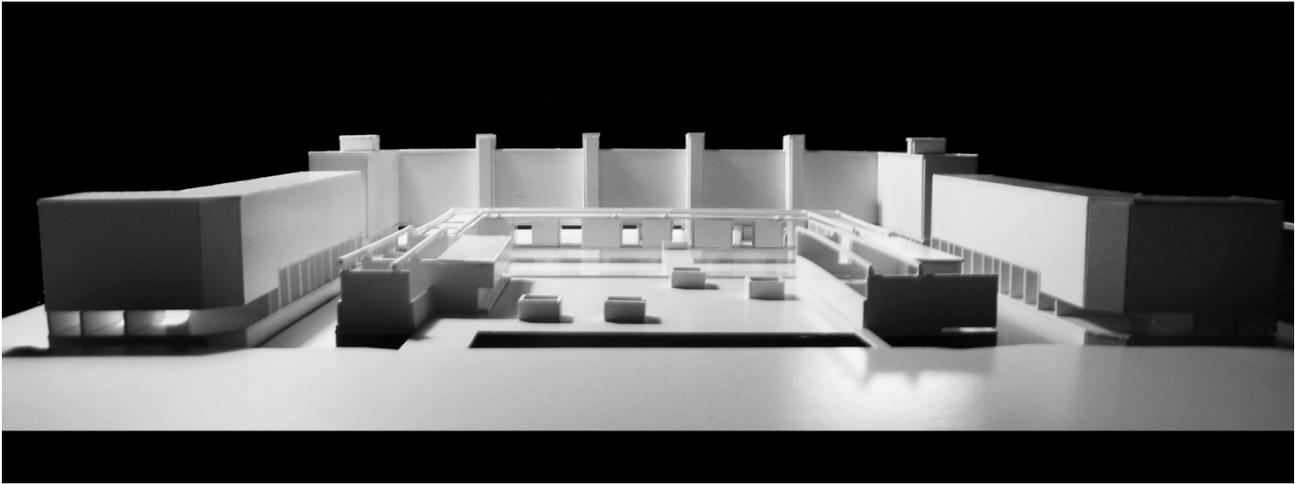
8 – Via dell’Archeologia e comparti R5, M4. Tesi di Laurea A.Righi, A.Solitario. Rel. D.Mandolesi



9 – Gruppo Dipartimento del Politecnico di Milano, G.Bertelli, R. Spagnolo, I.Valente, M.Bovati, B.Coppetti, C.Dall’Asta



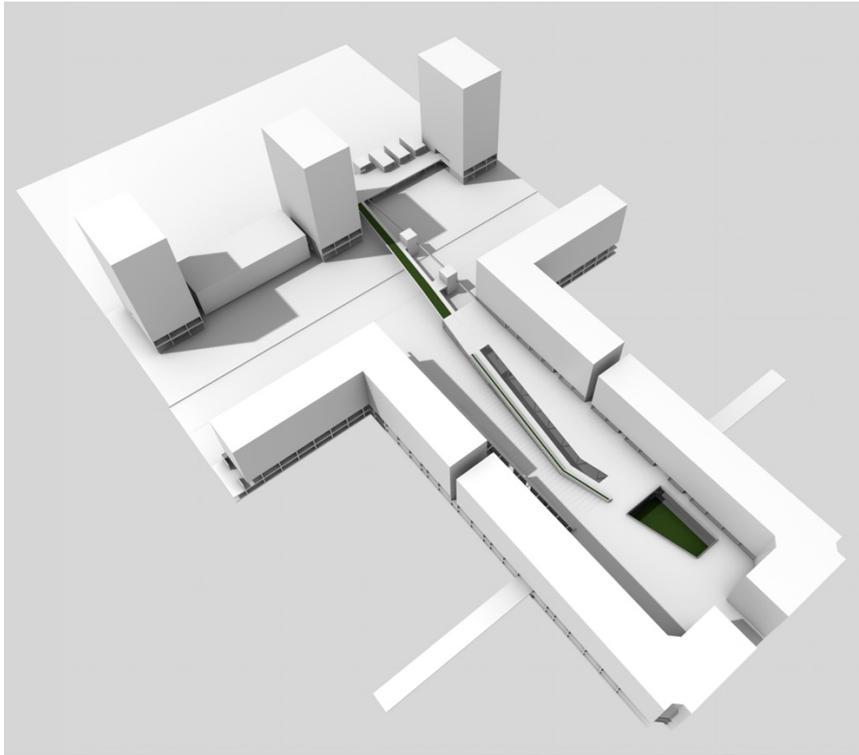
10 – Gruppo Dipartimento Seconda Università di Napoli, C.A. Manzo, M.Borrelli, F.Costanzo, D. Barbareschi, A. Santacroce.



11 – Gruppo Dipartimento Seconda Università di Napoli, C.A. Manzo, M.Borrelli, F.Costanzo, D. Barbareschi, A. Santacroce



12 – Gruppo Dipartimento Seconda Università di Napoli, C.A. Manzo, M.Borrelli, F.Costanzo, D. Barbareschi, A. Santacroce



13 – Gruppo Dipartimento Seconda Università di Napoli, C.A. Manzo, M.Borrelli, F.Costanzo, D. Barbareschi, A. Santacroce



14 – C. Anselmi, C.Prati nel Gruppo Dipartimento di Pescara



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

RIGENERARE LE PERIFERIE PARTENDO DAI QUARTIERI "167"

Marta Calzolaretti

La rigenerazione urbana e architettonica dei quartieri di edilizia residenziale pubblica realizzati in Italia tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta/Novanta, generalmente di grandi dimensioni, posti ai margini tra città e territori agricoli, con caratteri urbani e architettonici chiaramente riconoscibili rispetto ai tessuti urbani circostanti, costituisce una complessa questione che interessa non solo livelli locali, e che sarebbe opportuno affrontare a livello nazionale. Oggi infatti questi quartieri, dislocati in tutto il paese, presentano analoghi problemi e criticità, elevati livelli di disagio sociale e condizioni di degrado anche in conseguenza delle modalità di gestione e amministrazione.

La loro configurazione era mirata non solo a risolvere l'esigenza di alloggi per un alto numero di persone, ma anche a rappresentare il ruolo dell'intervento pubblico sulla casa con soluzioni figurative che avevano l'obiettivo di esprimere, attraverso la loro "monumentalità", la rilevanza della questione civile e una sorta di rivendicazione del ruolo della "classe operaia" nella società.

E' generalmente condivisa la valutazione che anche quei quartieri che hanno rappresentato soluzioni avanzate e innovative nell'ambito delle ricerche sulla casa, non rispondono più alle esigenze attuali e tendenziali dei cittadini. Infatti i criteri in base ai quali sono stati realizzati, in particolare riguardo alla grande dimensione e alla monofunzionalità, sono stati messi in crisi non solo dagli abitanti, ma anche dalle amministrazioni pubbliche e dagli stessi architetti.

I problemi di queste aree inoltre sono conseguenza anche dalle scelte legislative di allora, che non prevedevano alcun tipo di servizi, da quelle architettoniche e costruttive, quasi sempre molto rigide, e infine dalle difficoltà economiche.

L'isolamento dalla città, oggi meno visibile per la spontanea saturazione dei territori tra i quartieri e i centri urbani, non ha aiutato a sviluppare il sentimento di appartenenza alla propria città: "...vado a Roma.." dicono gli abitanti di Tor Bella Monaca.

La rigenerazione costituisce oggi a livello europeo uno dei principali strumenti di rinnovo urbano, utilizzati non solo per eliminare il degrado, ma anche per non occupare e urbanizzare altro suolo, riusando l'esistente (infrastrutture, servizi, abitazioni), salvaguardando i valori ambientali ancora presenti, trasformando i quartieri in ambienti urbani sostenibili.

La ricerca in questo ambito, che oggi può contare su un avanzato livello di elaborazione teorica e un notevole numero di sperimentazioni progettuali, mette in luce come operazioni di ristrutturazione e completamento siano particolarmente efficaci per risolvere il degrado urbano.

Sono operazioni a diverse scale d'intervento, dalla scala urbana alla ristrutturazione degli edifici, dove la rigenerazione e il completamento dei tessuti esistenti consente il riuso e la riconfigurazione di aree irrisolte o di spazi rimasti vuoti tra gli edifici o non adeguatamente usati, in alcuni casi arrivando a rafforzare le identità esistenti o di esprimerne di nuove. Alla scala edilizia le operazioni di adeguamento tipologico e energetico negli edifici hanno dato luogo a soluzioni in alcuni casi di notevole interesse e reale capacità di incidere sulla qualità architettonica delle città e della qualità di vita degli abitanti.

La questione quindi dovrebbe essere affrontata non solo caso per caso, ma attraverso la definizione di strategie con obiettivi generali comuni, da perseguire in tempi lunghi e attraverso una realizzazione per fasi che tenga conto anche delle esigenze di flessibilità.

Sarebbe auspicabile una elaborazione a livello nazionale per individuare un metodo di lavoro e criteri generali da applicare localmente, tenendo conto di valutazioni ad hoc legate alle specificità dei luoghi, agli ambienti sociali, alle possibilità economiche, ai valori architettonici degli insiemi urbani e degli edifici, come peraltro hanno già fatto in forme diverse alcuni paesi europei, tra cui la Gran Bretagna Pre-Brexit, l'Olanda e la Danimarca.

Il quartiere Scampia a Napoli, pur presentando una sua marcata specificità come luogo simbolico riconosciuto anche dal cinema, dalla televisione e dalla stampa, pone non soltanto questioni locali, ma anche di carattere generale, che riguardano soprattutto il rapporto con la struttura urbana circostante e il tipo di abitazioni oggi richieste dagli abitanti. In questo caso la scelta ristrutturazione/demolizione è particolarmente complessa, la rigidità della struttura è molto alta e problematica la sua trasformazione.

Il piano proposto *Restart Scampia* e le azioni previste che mirano a ridefinire "la posizione del quartiere non più periferia urbana ma luogo potenzialmente centrale della nuova dimensione metropolitana" realizzano quindi uno degli obiettivi principali condivisi anche da altre ricerche, come quella su Tor Bella Monaca a Roma di cui parlerò tra breve: *trasformare le periferie in città*.

All'interno di sistemi urbani integrati e plurifunzionali, interventi di edilizia residenziale adeguati alle nuove utenze e alle loro richieste potrebbero permettere quella *mixité* di abitanti tipica della città e un uso articolato e variato delle aree tra le case che garantisca sia la privacy che il controllo sullo spazio, contribuendo così, anche se in minima parte, a prevenire azioni di illegalità.

In questo quadro il confronto tra ricercatori e studiosi, progettisti, economisti, imprese e enti pubblici locali e nazionali può avere una grande rilevanza per orientare criteri e modalità di intervento per la rigenerazione di queste aree.

Il caso Tor Bella Monaca

Si presenta di seguito una breve sintesi del lavoro sulla rigenerazione del quartiere di Tor Bella Monaca¹, TBM, quartiere realizzato tra il 1982 e il 1984 nella periferia Est di Roma.

Nell'estate 2010 il Sindaco di Roma Alemanno aveva proposto di demolire TBM e in particolare gli edifici più alti di proprietà comunale, ritenendo questo il modo più adatto a risolvere in particolare il problema della diffusa criminalità e microcriminalità presente nell'area. Per dare una risposta meditata alla proposta del Sindaco, l'*HousingLab* uno dei laboratori di ricerca del Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza, ha organizzato un seminario-workshop interdipartimentale, con l'obiettivo di proporre metodi e criteri d'intervento generalizzabili da sperimentare a TBM.

Il seminario, che aveva preso l'avvio da un programma di Ricerca PRIN², ha coinvolto un gruppo di docenti provenienti da sette dipartimenti di sei Facoltà di Architettura Italiane³ insieme a studiosi e professionisti su temi specifici, impegnati da anni sul tema della rigenerazione urbana e architettonica. L'obiettivo comune era definire metodi e criteri d'intervento generalizzabili anche ad altre occasioni, da sperimentare a Tor Bella Monaca, per arrivare alla definizione di possibili soluzioni che, tenendo conto anche delle strategie adottate in altri contesti europei, consentissero di attuare una rigenerazione urbana e architettonica sostenibile, anche dal punto di vista economico, commisurata alle esigenze reali degli abitanti attuali e futuri.

Le riflessioni prodotte dai diversi Dipartimenti sul caso-studio TBM costituiscono un panorama di analisi, valutazioni e indirizzi rappresentativo di diverse impostazioni teoriche e disciplinari che insieme hanno formato un complesso nucleo di riferimento, valida base per il successivo lavoro comune.⁴

Le analisi sulle criticità e potenzialità di Tor Bella Monaca hanno reso credibile l'obiettivo di avviare processi di rigenerazione architettonica e urbana del patrimonio esistente, piuttosto che optare per operazioni di demolizione e ricostruzione. La nostra proposta era dunque in netta contrapposizione a quella del Sindaco che intendeva agire sugli edifici alti applicando la demolizione, sunna base degli orientamenti avanzati da Leon Krier.

Uno degli alibi della Amministrazione comunale era l'esigenza di assecondare una diffusa aspirazione a soluzioni insediative capaci di soddisfare una generica richiesta di individualità, senza porsi il problema della cancellazione di quanto di positivo si era sedimentato nella quasi trentennale esperienza di Tor Bella Monaca, dove esiste ormai una comunità fortemente radicata, e senza cercare soluzioni di equilibrio tra esigenze degli individui e della collettività. Del resto la maggior parte degli abitanti non era affatto d'accordo. Durante un incontro con i rappresentanti del quartiere, una residente all'ultimo piano di una torre, in polemica con la guerra agli edifici alti voluta da Alemanno, aveva espresso la propria soddisfazione per quel tipo di alloggi, dicendo che quando il cielo è limpido dal suo terrazzo può vedere il "Cupolone"... e allora *me sembra de stà a Roma*.

L'ipotesi dell'Amministrazione, pur perseguendo una soluzione radicale e impropria, aveva avuto il merito di aprire anche tra i cittadini una discussione sui modelli di città più adatti alla vita contemporanea e agli stili di vita degli abitanti di oggi e del prossimo futuro, come abbiamo registrato in numerosi incontri pubblici con i residenti. Questi hanno confermato disagi ma anche la volontà di radicamento nel loro territorio, chiedendo interventi migliorativi su case, ambiente, viabilità, degrado fisico e sociale.

Caratteri di Tor Bella Monaca

Come altri quartieri degli ultimi decenni del Novecento, Tor Bella Monaca si distingue nel panorama romano come un pezzo di città moderna, che riflette gli indirizzi culturali del periodo in cui è stato realizzato. Costituisce però un caso-studio di particolare interesse, per la sua storia, la collocazione urbana, il valore del contesto paesaggistico e ambientale in cui è inserito, le preesistenze archeologiche e per la indubbia qualità del suo impianto.

Seguendo i principi della modernità, TBM è caratterizzata da edifici disposti liberamente sul terreno, da un sistema infrastrutturale gerarchico e da una notevole presenza di aree libere, più ampie rispetto a quanto richiesto dagli standard urbanistici, anche per coprire il fabbisogno dei quartieri limitrofi, per lo più costruiti 'spontaneamente' nelle aree agricole circostanti all'espansione urbana ad altissima densità edilizia realizzata nel dopoguerra.

In mancanza di un'adeguata definizione funzionale e figurativa e in assenza di manutenzione, le aree verdi di TBM sono diventate nel tempo luoghi di degrado e di abbandono; tuttavia sono proprio queste aree che possono costituire la principale risorsa per la riqualificazione del quartiere. Rappresentano in effetti *un patrimonio prezioso* per un ripensamento sulle modalità di trasformazione della città.

La questione della rigenerazione non è solo questione di architettura, ma anche di modello di sviluppo generale, economico e culturale, che può trovare soprattutto nelle aree della periferia le opportunità per profonde trasformazioni. Partendo proprio da insediamenti come quello di Tor Bella Monaca è possibile sperimentare ad esempio nuove forme di lavoro in particolare per i giovani.

Insomma, sulla base delle analisi e delle considerazioni qui accennate, emerge che Tor Bella Monaca, anziché essere un 'problema' difficile da risolvere, possa costituire al fondo l'occasione per avviare operazioni di rigenerazione delle periferie romane e in generale per Roma.

Il dibattito su questi aspetti approfondito nelle riunioni di Seminario aveva individuato *tre temi generali* su cui lavorare per giungere a definire alcune strategie generali da sperimentare.

T1. Trasformare le periferie in città

Questo è uno dei temi fondamentali e insostituibili della ricerca. Intervenire non con soluzioni sporadiche, ma con piani integrati a livello cittadino, permette di sviluppare le opportunità di lavoro, le attrezzature della cultura, dello sport e del tempo libero, utilizzando al meglio le potenzialità locali e le specificità esistenti e promuovendo, dove possibile, l'integrazione città-campagna.

Le abitazioni ristrutturate possono diventare parte integrante del tessuto urbano e accogliere una pluralità di utenti con esigenze diverse, come avviene nelle aree centrali delle città, soprattutto se viene raggiunta la densità necessaria per conseguire una sostenibilità sociale, economica e ambientale.

La soluzione dei problemi della *mobilità* è strategica per raggiungere questi obiettivi. Scelta fondamentale quindi è risolvere le attuali inadeguatezze della mobilità mettendo in rete i quartieri con il resto della metropoli, in particolare attraverso la realizzazione di infrastrutture di collegamento su ferro. A Tor Bella Monaca esistono già i presupposti per raggiungere questo obiettivo. Qui i collegamenti urbani esistenti e quelli previsti dalla Amministrazione e dal Nuovo PRG (non ancora realizzati e per ora in parte bloccati dalla attuale Amministrazione Capitolina) potrebbero connettere il quartiere con tutta la città, determinando la condizione di base per il suo rinnovamento.

T2. Costruire sul costruito

Lavorare sull'esistente significa non occupare nuove porzioni di suolo, coerentemente con i valori ecologici da assumere come un orizzonte di riferimento fondamentale, e con gli obiettivi di valorizzazione delle comunità che si sono formate negli anni. Così, senza disperdere i valori sociali e ambientali sedimentati nel tempo, si possono utilizzare al meglio le risorse economiche disponibili coordinando qualità, densità, mobilità nella prospettiva dello sviluppo sostenibile. Intervenire sull'esistente inoltre significa rispettare l'identità dei luoghi caratterizzata dalla topografia e morfologia dei territori e operare sulla città per successive stratificazioni, come sempre è avvenuto nella storia delle città europee, utilizzando le strutture preesistenti come fondamento per le nuove, innovando senza dimenticare il passato e la storia degli uomini, dei loro simboli, delle idee e degli edifici.

T3. Realizzare quartieri sostenibili

Hanno rafforzato la nostra convinzione che fosse possibile trasformare Tor Bella Monaca in un quartiere modello di sostenibilità diverse ragioni: la valutazione delle opinioni degli abitanti e delle criticità insieme alle evidenti potenzialità di TBM, tra le quali il valore del contesto paesaggistico e ambientale in cui è inserito; le caratteristiche positive del disegno planovolumetrico del quartiere, che prevede una interessante articolazione di spazi pubblici oggi peraltro inutilizzati; infine la concreta possibilità di incentivare collegamenti pubblici esistenti e quelli previsti che potrebbero mettere il quartiere in rete con tutta la città.

Il nostro lavoro ha voluto fundamentalmente mettere in luce, con una prima fase analitica, le criticità e le potenzialità dell'area, le strategie generali da sperimentare e i settori dove era prioritario intervenire; in una seconda fase, ci si è volti a delineare alcune ipotesi per la rigenerazione del quartiere, verificandole alla luce di possibili soluzioni spaziali.

Come esemplificazione di parte del lavoro svolto sono qui di seguito presentati alcuni appunti su due temi: il progetto di suolo e la ristrutturazione edilizia.

Il progetto di suolo

a. Lo spazio all'aperto

Una delle questioni più urgenti è apparsa la necessità di ridisegnare le aree pubbliche all'aperto, destinate a verde, quali parchi, giardini, aree archeologiche, verde semiprivato e quelle destinate a spazi urbani, quali piazze, portici, percorsi pedonali, attraversamenti. Poco meno del 40% del totale delle aree di TBM non costruite presenta oggi un uso indefinito. All'interno del perimetro del Piano di Zona queste aree appaiono come frammenti rimasti in attesa di destinazione. In prossimità dei confini assumono caratteri di ancora maggiore indeterminazione, quasi la città finisse per caso. Oggi non è in effetti possibile individuare con chiarezza gli elementi di transizione con l'esterno, quel tipo di spazi ibridi appartenenti al quartiere e allo stesso tempo alla campagna o al passaggio verso altri quartieri. Solo nel caso del Comparto R5 la duna che separa le grandi corti dalle aree agricole consente di riconoscere un rapporto progettuale meditato, anche se l'uso di quello spazio è oggi completamente distorto dalla presenza di abusi e appropriazioni illecite.

Per queste aree di margine, in particolare, sono state proposte alcune linee-guida che possano costituire riferimento utile anche per situazioni analoghe in altri luoghi.

Le vaste aree verdi, sportive, archeologiche e a parco, che oggi presentano una definizione formale incompiuta e una modalità d'uso incerta non dialogando né tra loro né con l'edificato, potrebbero formare, anche insieme ad aree analoghe dei quartieri limitrofi, sistemi di spazi organizzati per attività differenziate, connessi tra loro da percorsi specializzati e eventualmente affidati alla gestione privata,

La presenza e la dimensione delle numerose aree vuote o senza destinazione, induce a ipotizzare operazioni di densificazione e di completamento edilizio, anche in considerazione del ruolo che il quartiere sta assumendo nel settore urbano di appartenenza, dove l'Università di Tor Vergata con il suo Policlinico e la futura Area di Centralità Romanina, prevista dal Nuovo PRG, costituiranno poli urbani con elevata capacità attrattiva e forte potenzialità di generare trasformazioni.

b. La viabilità interna

Gli interventi sulle infrastrutture, sulle reti stradali, energetiche e informatiche, e sullo smaltimento dei rifiuti costituiscono la priorità per trasformare il quartiere in un quartiere sostenibile. Come già detto, il sistema infrastrutturale esistente e previsto potrebbe garantire, qualora fosse realizzato, buoni collegamenti con l'intera città; però oggi il sistema viario all'interno del quartiere e di collegamento con le aree limitrofe è del tutto insufficiente e la percorrenza pedonale quasi impossibile. Strade e parcheggi occupano vasti spazi che possono essere ridisegnati e integrati a nuovi percorsi viari e pedonali; potrebbe inoltre essere introdotto un nuovo sistema di trasporto interno di collegamento tra tutte le parti del quartiere, i servizi, e le zone attrezzate della città diffusa all'intorno. Favorire la mobilità alla piccola scala, pedonale, ciclabile e con piccoli mezzi pubblici, aiuta a intensificare l'uso degli spazi del quartiere e a renderli più "amichevoli" e sicuri.

c. Piani terreni

Le operazioni sullo spazio aperto non sono disgiunte da quelle che interessano il ridisegno del piano terreno degli edifici. Il riuso dei piani terreni - abitati ora in condizioni gravemente disagiate per l'interferenza della vita pubblica con gli spazi privati dell'alloggio – come aree dove svolgere attività non residenziali e la riorganizzazione dei piani interrati, poco e male utilizzati come garage, potrebbero avere effetti certamente positivi sulla configurazione fisica dello spazio pubblico urbano. In particolare ne beneficerebbero le piazze previste dal piano, oggi vuoti indifferenziati, con ricadute positive sull'uso e sulla vitalità di un quartiere giustamente percepito come luogo abbandonato e insicuro durante molte ore del giorno e della sera.

Facendo riferimento a esperienze positive di *project financing*, è auspicabile realizzare strutture pubbliche e private sia nei piani terreni che in alcune delle aree libere, aumentando così gli spazi per attività lavorative e i servizi di settore urbano (come biblioteca/medioteca, multisala cinematografica, parco archeologico) oltre che i servizi "alla persona" (in particolare per le persone anziane e per i bambini).

La ristrutturazione degli edifici

Nel caso di TBM la qualità degli edifici non richiede drastiche demolizioni, ma piuttosto ristrutturazioni degli edifici esistenti. In alcuni casi si tratta di edifici abbandonati, come il centro polifunzionale progettato dallo studio Passarelli per servizi e strutture commerciali, un progetto interessante per la sua elevata flessibilità d'uso.

La trasformazione dei piani terreni affacciati sulla strada, di cui abbiamo già parlato, strettamente connessa alla qualità dello spazio pubblico all'aperto, potrebbe contribuire a migliorare le caratteristiche strutturali e energetiche e gli aspetti tecnologici, funzionali e figurativi degli edifici. In alcuni casi, utilizzando il Piano Casa, si potrebbero anche prevedere piccoli ampliamenti, nuovi tipi di alloggi capaci di soddisfare le richieste e le esigenze della nuova utenza urbana (come studenti, lavoratori temporanei, persone sole, genitori soli con figli, anziani).

Attraverso nuovi interventi urbani e completamenti edilizi in alcune aree libere strategiche si può insomma prevedere una profonda trasformazione di un quartiere a forte disagio che, anche per la sua prossimità a importanti centri di servizi metropolitani, potrebbe diventare un luogo di riferimento per Roma, anche per l'attrazione di possibili impianti produttivi specialistici congruenti con il prevalente uso abitativo del quartiere.

In conclusione, è possibile partire dal costruito esistente verso una rigenerazione complessiva del quartiere, con soluzioni che abbiamo verificato con i costruttori anche mediante specifiche analisi economiche.

Questi ed altri sono stati i modi che restituiscono lo spirito dello slogan che ha definito il nostro lavoro, diventato poi il logo della ricerca “costruire sul costruito”, che ci sembra rappresentativo di tutte le riflessioni fatte sulla città, sulle periferie, sui territori urbanizzati e sui margini delle città.



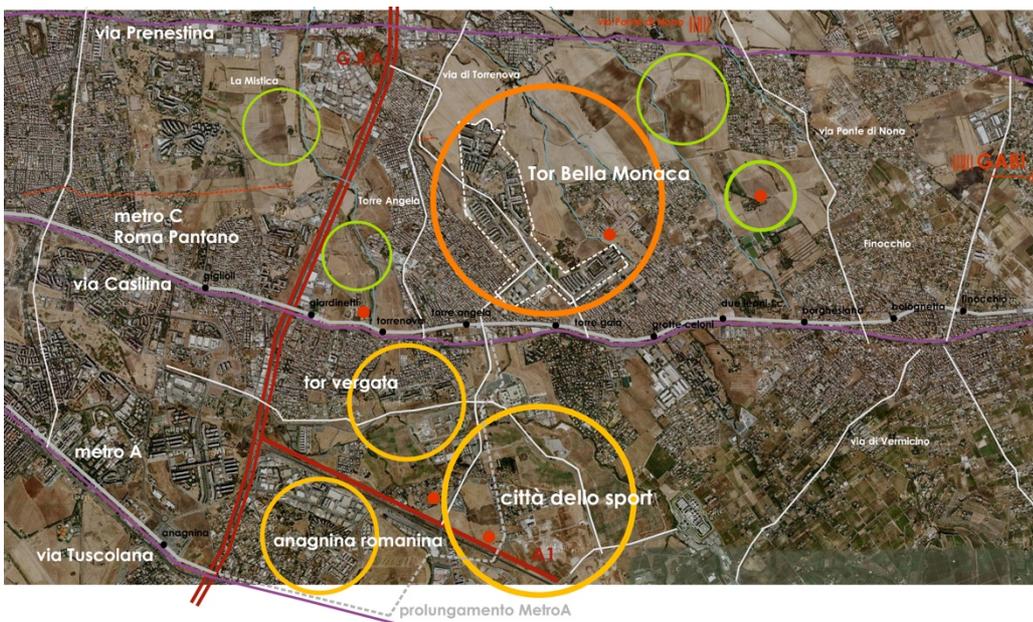
1. planimetria TBM



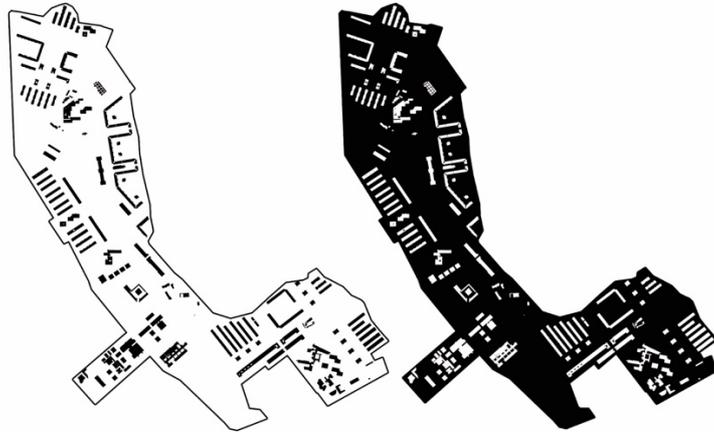
2 TBM da Google earth



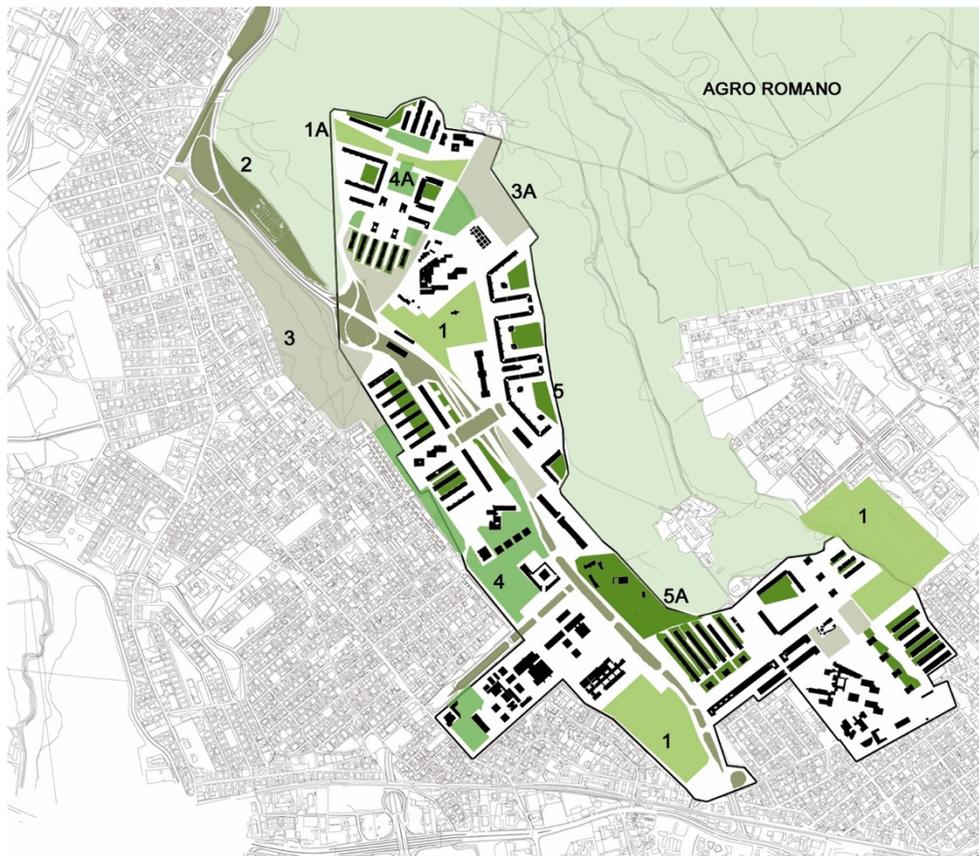
3 bis tor bella monaca178



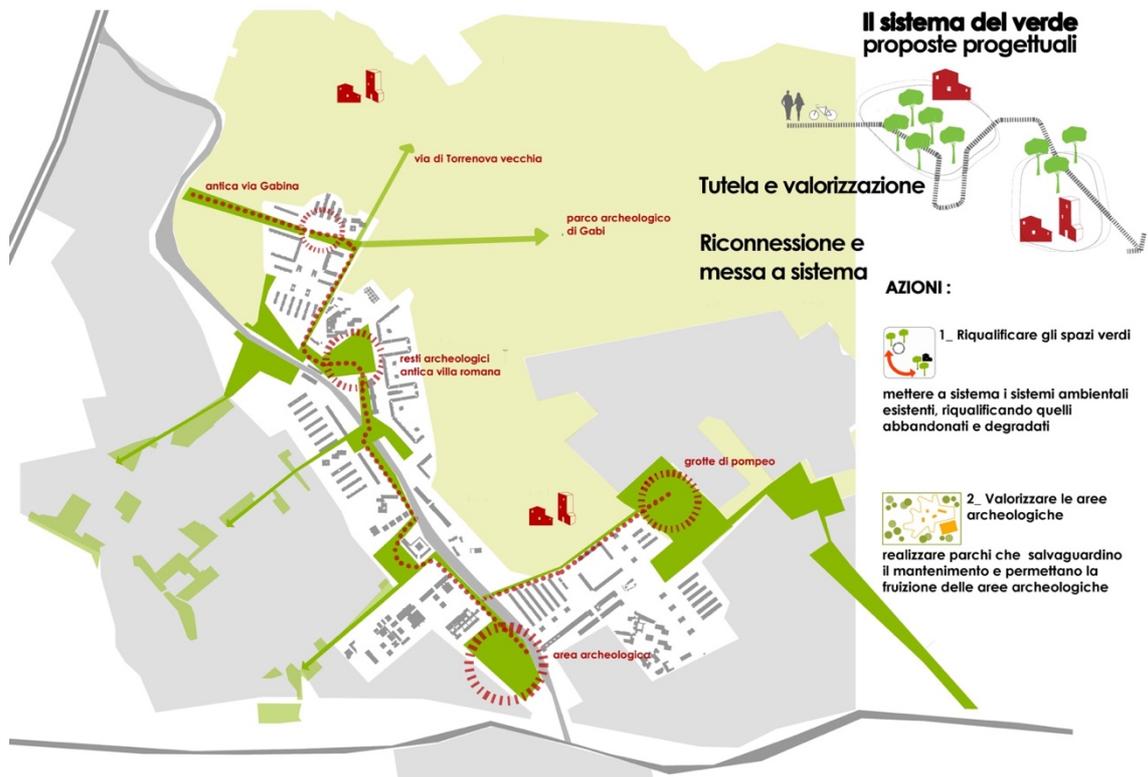
5 TBM e il suo intorno



6 TBM_vuoti+pieni_versione+2

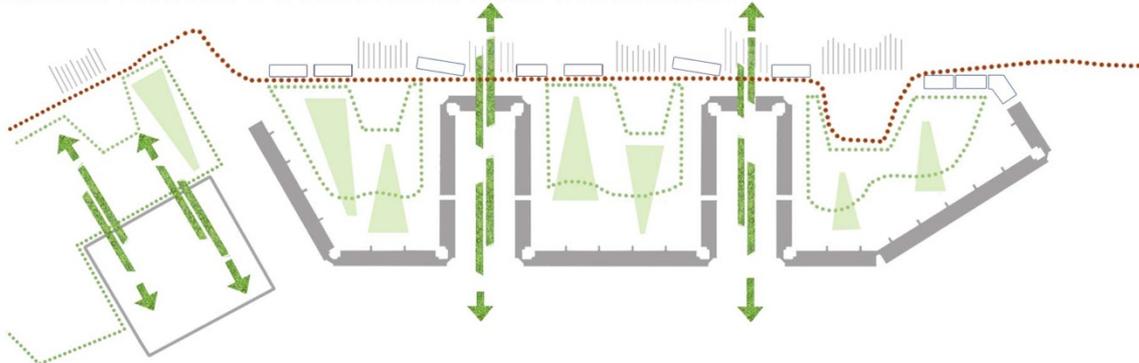


7 TBM_sistema+ambientale



8 Il sistema del verde. azione 1

● **CARATTERIZZAZIONE DEL VERDE NELLE CORTI E NELLE PIAZZE**

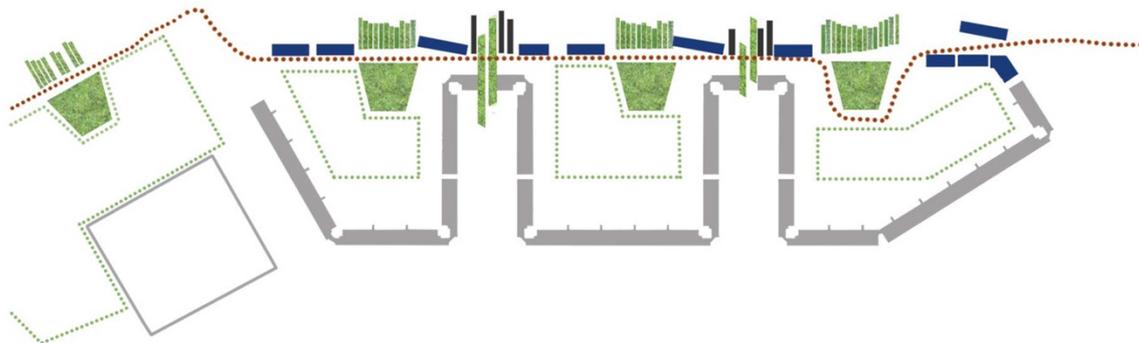


● **CARATTERIZZAZIONE DEL MARGINE**

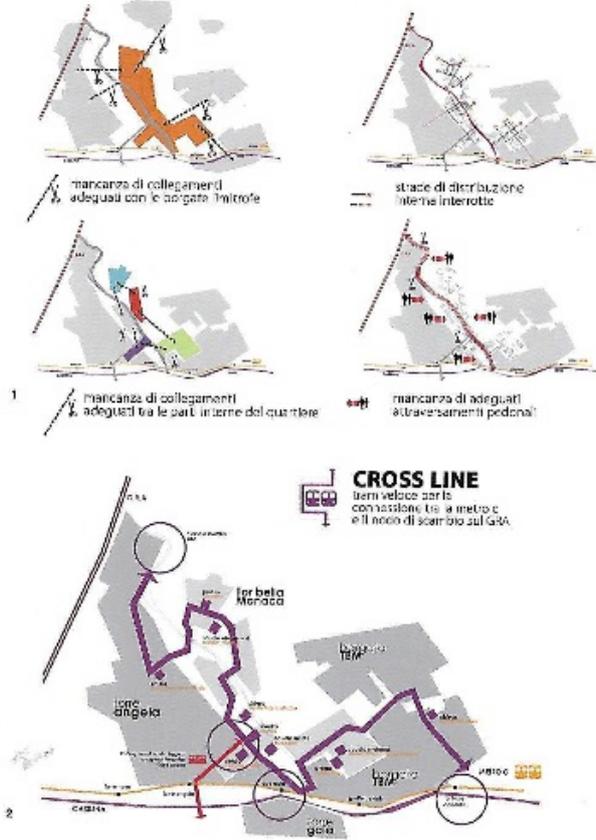
INSERIRE ATTIVITÀ DI TIPO **PRODUTTIVO-RICREATIVO**:
ORTI CONDIVISI, PERCORSO CICLOPEDONALE CON
AREE DI SOSTA PROGETTATE COME AFFACCI SULLA
CAMPAGNA ROMANA

PERMEABILITÀ DEL VERDE:
VERDE PROGETTATO, FASCE DI VERDE CHE
PENETRANO DALL'AGRO NEL COSTRUITO

DEFINIRE IL MARGINE:
PROGETTARE ABITAZIONI BASSE



9. studi sugli elementi di marfine del comparto M5 da tesi di Erika Maresca



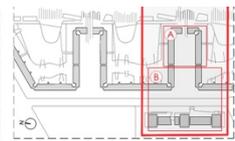
10 viabilità interna



11. Via dell'Archeologia



12 via dell'archeologia visione

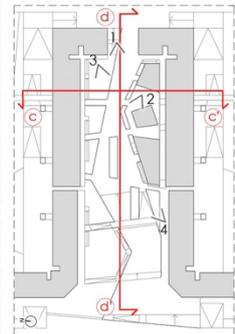


A. PIANTA A QUOTA 62.0 m
B. PIANTA A QUOTA 65.0 m

LEGENDA

1. PIAZZA DI ACCESSO ALLE FUNZIONI IPOGEE, QUOTA 57.8 m
2. PIAZZA IN QUOTA DI RACCORDO TRA LA STRADA E LA CAMPAGNA ROMANA, DA QUOTA 61.0 A 63.0 m
3. PRIMO BLOCCO DI EDILIZIA RESIDENZIALE: ALLOGGI PER STUDENTI AI PIANI TERRA, E PER RESIDENTI, DA QUOTA 61.0 A 82.0 m
4. ALLOGGI PER STUDENTI
5. PRIMO BLOCCO DI EDILIZIA RESIDENZIALE CON ATTIVITÀ COMMERCIALI E TERZIARIE AI PIANI TERRA
6. ATTIVITÀ COMMERCIALI, LABORATORI DI ARTIGIANATO
7. SECONDO BLOCCO DI EDILIZIA RESIDENZIALE: ALLOGGI PER STUDENTI AI PIANI TERRA, E PER RESIDENTI, DA QUOTA 63.0 A 85.0 m
8. SECONDO BLOCCO DI EDILIZIA RESIDENZIALE CON ATTIVITÀ COMMERCIALI E TERZIARIE AI PIANI TERRA
9. BIBLIOTECA 190 m²
10. CAFFETTERIA 105 m²
11. DISTRIBUZIONE VERTICALE AI LIVELLI DELLA PIAZZA (ASCENSORI, CORPI SCALA)
12. SPAZI DI RACCORDO CON LE CORTI VERDI
13. FUNZIONI A SERVIZIO DEGLI STUDENTI E DEI RESIDENTI DEL QUARTIERE (SALE STUDIO, SALE INTERNET, SALE RIUNIONI, LAVANDERIE,...)
14. PARCHEGGIO PER LE BICICLETTE
15. CORPO SCALA DI DISTRIBUZIONE ALLE ABITAZIONI DEI RESIDENTI
16. CORPO SCALA DI DISTRIBUZIONE AGLI ALLOGGI DEGLI STUDENTI
17. PERCORSO ATTREZZATO CICLO-PEDONALE CON PIAZZOLE BELVEDERE
18. NUOVE RESIDENZE AL MARGINE
19. SPAZI AD USO DEGLI URBANI (MAGAZZINI, SERRE,...)
20. CORTI VERDI, PRESENZA DI ORTI URBANI PROGETTATI
21. SERVIZI AD USO PUBBLICO (POSTE, AMBULATORIO, ...); SERVIZI SPORTIVI E RICREATIVI
22. PERCORSO PEDONALE, QUOTA 60.2 m
23. NUOVA CONFIGURAZIONE DELLA SEZIONE STRADALE: CARREGGIAE NEI DUE SENSI DI MARCIA, LINEA TRANVIARIA CON BANCHINA, PERCORSI PEDONALI, PARCHEGGI
24. PARCHEGGI
25. PIAZZA IN QUOTA DI ACCESSO ALLE FUNZIONI DEL COMPARTO M4, QUOTA 61.1 m
26. ATTIVITÀ COMMERCIALI E TERZIARIE
27. PIAZZA DI ACCESSO ALLA NUOVA AREA MUSEALE, QUOTA 57.1 m

INGUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO



13.pianta piazza da tesi E. Maresca



14 sez Maresca

Note

¹ Il Piano urbanistico di Tor Bella Monaca è stato redatto dall'Ufficio Piano Regolatore diretto dall'ing. Anna Maria Leone; contrassegnato come Piano di Zona n 22, fa parte del Primo PEEP di Roma (1964) ed è stato approvato nel 1980. La superficie totale è 188 ettari dei quali 51 di verde e 29 per servizi, gli abitanti previsti 28.000. Le cubature complessive tra residenziale e non residenziale arrivano a 3 milioni di mc. E' stato realizzato tra il 1982 e il 1984 con una procedura speciale di affidamento in concessione a un consorzio di imprese, formato da ISVEUR (70%), Consorzio Cooperativa Costruzioni e Cooperative Roma, presieduto dall'ing. Odorisio. Lo studio Passarelli, autore del progetto del Centro Commerciale e della sede circoscrizionale, fu incaricato della revisione del Piano e del coordinamento delle progettazioni, insieme agli architetti Calzabini e Milone. I progetti edilizi furono affidati a professionisti tra i quali Barucci, Piroddi, Valle, Capolei, Cavalli, Montesi, Pierluigi Spadolini, autore della chiesa.

² La ricerca PRIN "Rigenerazione di tracciati e di tessuti marginali. Metodi, strumenti e strategie di progetto per nuove forme di abitare sostenibile". Unità operative: Università degli Studi di Reggio Calabria, Dipartimento Dastec, coordinatore nazionale e locale Prof. Gianfranco Neri; Sapienza Università di Roma, Dipartimento di Architettura e Progetto coordinatore locale per i primi due anni Prof. Marta Calzolaretti e per il terzo anno Prof. Alessandra De Cesaris; Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione coordinatore locale Prof. Ilaria Valente.

³ Gruppo Di Ricerca:

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - Politecnico Di Milano - G. Bertelli, R. Spagnolo, I. Valente, M. Bovati, B. Coppetti, J. C. Dall'Asta

Dipartimento di Ingegneria Civile del Territorio e Architettura - Università Degli Studi di Parma - C. Quintelli, L. Amistadi

Dipartimento Infrastrutture Design Engineering Architettura - Università degli Studi G. D'annunzio Pescara - C. Andriani, F. Bilò, P. Misino, C. Anselmi

Dipartimento Ambiente Reti Territorio - Università degli Studi G. D'annunzio Pescara - P. Barbieri

Dipartimento di Architettura e Progetto - Sapienza Università di Roma - HousingLab, M. Calzolaretti, A. De Cesaris, D. Mandolesi, MT. Aprile

Dipartimento di Cultura del Progetto - Facoltà di Architettura "Luigi Vanvitelli" - Seconda Università Degli Studi Di Napoli - C. Manzo, M. Borrelli, F. Costanzo

Dipartimento di Architettura e Analisi Della Città Mediterranea - Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria - R. Nicolini

Dipartimento di Arte Scienza Tecnica del Costruire - Università Degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria - G. Neri, O. Amaro, M. Tornatora

I Dipartimenti si sono avvalsi della partecipazione di Daniel Modigliani e Alessandra Montenero e della collaborazione di Assegnisti, Dottori e Dottorandi di Ricerca, Laureandi.

Coordinamento: Dipartimento di Architettura e Progetto - Sapienza Università di Roma – HousingLab, Marta Calzolare

tti

⁴ Marta Calzolaretti Domizia Mandolesi (a cura di), *Rigenerare Tor Bella Monaca*, Quodlibet, Macerata 2014
DIAP PRINTCollana a cura del Gruppo Comunicazione del DiAP Coordinatore Orazio Carpenzano



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Verso un'università *della* città: il caso studio del Masterplan per i campus del Politecnico di Torino.

Caterina Barioglio, Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, Eleonora Gabbarini

Parole chiave:

Progetto urbano, politiche del campus universitario, Rigenerazione urbana, Politecnico di Torino

Introduzione

In anni recenti il dialogo continuo tra città e università mostra una sensibile evoluzione, con esiti visibili rispetto all'ambiente costruito. L'università contribuisce in maniera rilevante all'economia urbana, alla vita comunitaria, al cantiere della città e il ruolo urbano degli atenei si manifesta in modi diversi, estendendosi oltre la missione di trasmissione di conoscenza e trasferimento tecnologico. La visione di una università *della* città, piuttosto che *nella* città (T. Bender, 1988), è un argomento ricorrente nella letteratura di settore che indaga esperienze nazionali e internazionali in termini di impegno pubblico verso la società civile, scambio con le imprese, valorizzazione del territorio e delle sue risorse. È chiaro come il rapporto tra città e università non possa prescindere da una forte interdipendenza fisica: la distribuzione dei campus sul territorio e la loro continua necessità di ridefinizione morfologica - per ampliare e ridisegnare spazi e confini - rende l'ateneo protagonista di significativi cambiamenti di natura transcalare, che coinvolgono dal singolo fabbricato ad interi comparti urbani.

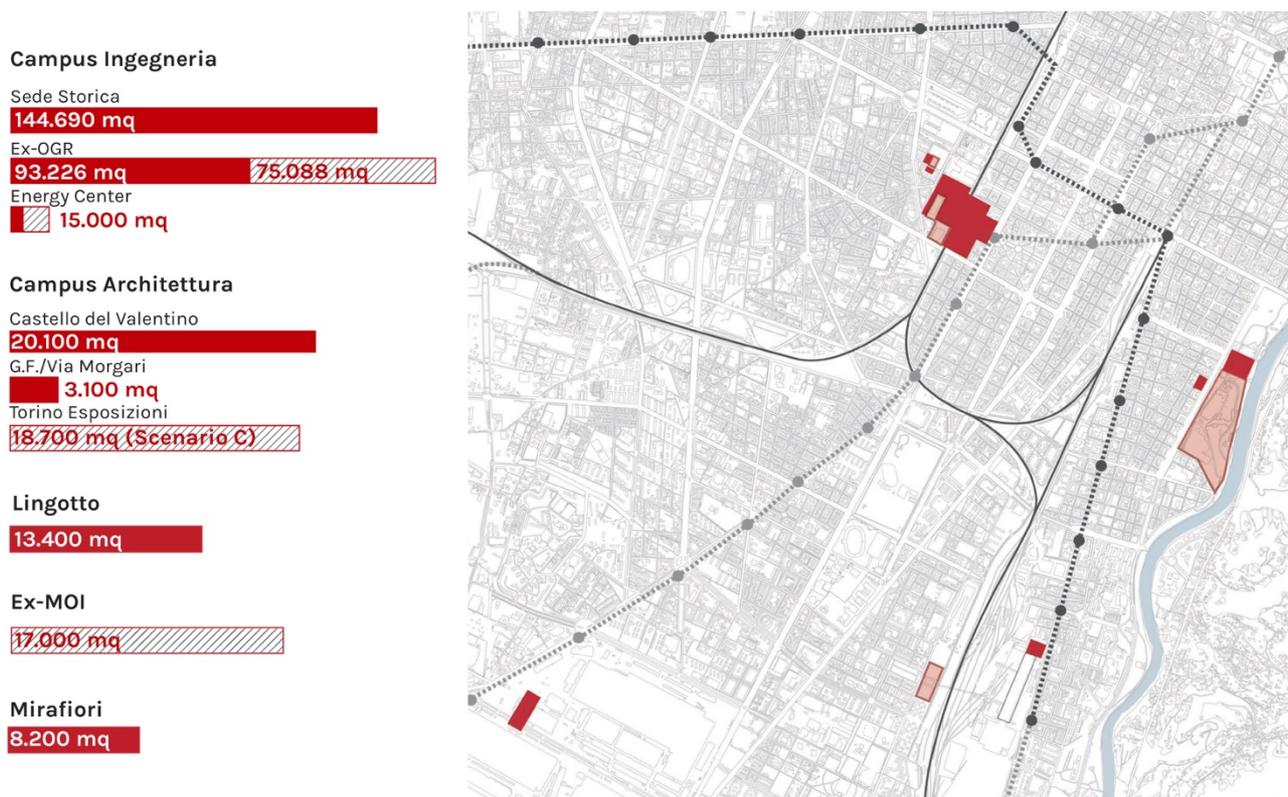
Sono diversi gli esempi sul territorio non solo italiano che comprovano il carattere fortemente proattivo dell'istituzione universitaria; motivazioni di carattere endogeno (come la necessità di espandere gli spazi per le proprie attività, l'obsolescenza di edifici preesistenti, le richieste di innovazione sui fronti della didattica e della ricerca) possono tradursi in diverse forme di partenariato e collaborazione con promotori privati, con enti e autorità pubbliche, nell'elaborazione di strategie di pianificazione volte a finalizzare i propri obiettivi di sviluppo (D.C. Perry, W. Wiewel, 2005). La lettura di recenti esperienze in diverse città italiane evidenzia la posizione delle università come attori chiave nei processi di trasformazione. Le università di Torino, come nei casi milanesi, l'Università di Parma

nell'ambito delle *Mastercampus strategies*, ma anche gli atenei di Matera e Venezia, hanno dimostrato - soprattutto nell'arco degli ultimi vent'anni - un ruolo sempre più rilevante all'interno delle agende urbane locali (Urban@it, 2016). Tale fenomeno deve essere letto in prospettiva rispetto al contesto nazionale odierno, che denota una profonda crisi nella forza attuativa delle politiche urbane e una progressiva sostituzione dei tradizionali protagonisti delle trasformazioni. Nell'ambito di una estrema disparità tra aree pronte per interventi di rigenerazione e attori con i mezzi e la disponibilità per sostenerle, l'università può giocare un ruolo centrale non solo come agente trainante, ma come veicolo di economia urbana e "produttore" di città.

Il nuovo processo di elaborazione per un "Masterplan di Ateneo" avviato dal Politecnico di Torino a partire dal 2016, rappresenta un caso studio significativo per indagare le possibilità di riorganizzazione ed espansione degli spazi di un ateneo all'interno della maglia urbana (C. Barioglio, 2017). Il presente articolo prova quindi a indagare metodo e primi esiti di queste operazioni, come esempio concreto della rilevanza di temi urbani che un ateneo può sollevare rispetto al dibattito sulle prospettive di sviluppo della città.

Per un Politecnico di Torino

La proposta di istituire un team di lavoro per un Masterplan delle sedi del Politecnico di Torino è esito di una progressiva presa di coscienza del ruolo fondante che l'ateneo detiene come *anchor institution* (The Work Foundation, 2010) e attore centrale nelle pratiche di trasformazione in ambito urbano e metropolitano.



(Fig. 1) Campus esistenti e aree di possibile espansione del Politecnico di Torino.

A partire dagli anni Novanta gli ingenti investimenti nel settore edilizio – in particolare per il progetto di Raddoppio della Sede Centrale, per la Cittadella del Design di Mirafiori, per la sede Lingotto, per la ristrutturazione del Castello del Valentino, ma anche per le recenti proposte per l'area di Torino Esposizioni e per l'Ex Mercato Ortofrutticolo - sono stati una testimonianza del ruolo continuativo del Politecnico come promotore di sviluppo urbano, accelerando processi di trasformazione in aree sensibili, favorendo la riqualificazione di interi settori urbani e valorizzando, all'interno dei progetti di espansione delle proprie sedi, la preesistenza storica (A. De Rossi, 2008).

Tuttavia, in anni più recenti, le politiche di programmazione strategica dei campus hanno mostrato un progressivo rallentamento e minor efficacia. Ci sono stati infatti a Torino alcuni esempi - rilevati anche dalla cronaca locale - di incomprensione reciproca tra Politecnico e amministrazione, enti territoriali e altri attori istituzionali: l'Università degli Studi che ha rinunciato all'investimento comune per la riqualificazione dell'Ex Mercato Ortofrutticolo nei pressi della sede Lingotto, diversamente dagli accordi iniziali; il Politecnico e la città che hanno lasciato in sospeso il dibattito su nuove aree di espansione per la sede centrale al di fuori del perimetro dell'area Ex Officine Grandi Riparazioni; la Soprintendenza che ha messo in discussione il primo progetto di riconversione del fabbricato ex Spogliatoi all'interno del complesso OGR.

Oltre ad agenti di natura esogena, come quelli elencati, l'istituzione universitaria ad oggi deve confrontarsi con sfide impreviste e urgenti che la sua struttura fortemente inerziale fatica a fronteggiare: la continua crescita del numero di studenti, l'obsolescenza e il degrado di alcuni edifici esistenti, ma soprattutto le nuove e diverse esigenze di spazio per la odierna comunità universitaria.

La città torinese conta nel suo insieme circa 100.000 studenti di cui circa 33.000 del Politecnico: una vera e propria città nella città. Questo patrimonio di edifici e di persone costituisce non solo uno strumento di lettura della città contemporanea ma anche uno dei punti cardine del progetto "Torino Città Universitaria", che esprime un'intenzionalità politica volta a valorizzare una chiara vocazione culturale della città dopo Fiat.



(Fig. 2) Campus Ingegneria: Il programma delle trasformazioni.

Per queste ragioni e con l'obiettivo di un Politecnico *di* Torino, è stato avviato un processo di ripensamento e discussione intorno a spazi e sedi esistenti, allargando la riflessione ai principi insediativi con cui i campus si collocano in città, lavorando su strategie di espansione solidali con lo sviluppo urbano (A. De Rossi et al, 2017).

Il processo di definizione del Masterplan di Ateneo ha permesso all'università di porsi diversi interrogativi a cui provare a dare risposta: come si immaginano gli spazi del Politecnico di domani? Come gli spazi risponderanno a nuove esigenze dell'età della didattica on line o incentrata sullo studente? Come costruire i nuovi luoghi della formazione e della ricerca? Come tradurre in spazio le nuove esigenze di natura interdisciplinare? Quali saranno gli spazi che favoriranno il trasferimento tecnologico e la condivisione della conoscenza? Quali modelli insediativi rispecchiano le esigenze

di reciprocità e scambio con il contesto urbano? Con quali strumenti e metodi esplorare la relazione tra l'Ateneo e la città?

Il Masterplan come processo condiviso

Il Masterplan per i campus del Politecnico di Torino – un processo tuttora in corso - è stato innanzitutto un lavoro di ricomposizione: di progettualità singole, di politiche differenti, di una visione d'insieme.

La sfida è stata infatti quella di coordinare le trasformazioni alla scala edilizia e urbana con le politiche del Politecnico e le missioni di didattica, ricerca e *knowledge sharing*, ma anche di riconfigurare strategie di dialogo e scambio con autorità locali.

Questo ha portato alla necessità ulteriore di coniugare contingenze specifiche e programmi a lungo termine: a partire da un sistema strutturato di progettualità già avviate e cantieri in corso, il Masterplan organizza e mette in gerarchia operazioni tattiche e strategie di sviluppo, entro i programmi generali di trasformazione. La lettura dei primi documenti prodotti nel corso del primo anno e mezzo di attività mostra alcuni esempi di un metodo di lavoro che opera su fronti e scale diverse: i più ampi programmi di sviluppo, che propongono orientamenti di espansione e ottimizzazione degli spazi esistenti, sono prodotti in parallelo con operazioni alla scala edilizia avviate – ad esempio - per risolvere la carenza di aule per la didattica, o azioni a basso costo volte a migliorare – attraverso interventi puntuali - i servizi per gli studenti e la qualità degli spazi esistenti (A. De Rossi et al, 2018).

Il Masterplan nasce quindi come un'elaborazione di natura collettiva, volta a sperimentare una forma di integrazione di competenze manageriali con conoscenze tecniche e scientifiche appartenenti a diverse discipline. In questo laboratorio multidisciplinare si ridefinisce un programma che raccoglie e mette a sistema potenzialità e problemi, bisogni e intenzioni, visioni per una "casa futura" di Ateneo e fronti operativi.

Una parte significativa del lavoro introduttivo del Masterplan è stata dedicata alla costruzione di un quadro esigenziale condiviso, volto a raccogliere e ordinare un insieme di fabbisogni e immaginari sul futuro presentati dalle diverse istanze – interne ed esterne all'Ateneo - coinvolte nella progettazione e nei processi decisionali. Il quadro esigenziale condiviso, volto a far emergere potenzialità ed opportunità inesprese, costituisce un'ampia operazione che si è sovrapposta alle attività di progettazione, operando attraverso processi inclusivi e di natura collaborativa.

Il processo di raccolta dati ed elaborazione di prime esplorazioni progettuali è stato oggetto di una riflessione elaborata in primo luogo con la partecipazione di membri, gruppi e dipartimenti interni all'Ateneo. Il Masterplan team ha quindi promosso l'avvio di nuovi fronti di discussione e dibattito con l'attore pubblico: tra le azioni più significative, è stato inaugurato nell'ottobre 2017 un tavolo di lavoro con la Direzione Urbanistica del Comune di Torino, per avviare il processo di ridefinizione del "Masterplan Cittadella Politecnica", rinnovando e aggiornando i documenti prescrittivi vigenti sull'area Ex Officine Grandi Riparazioni.



(Fig. 3) Il progetto degli spazi esterni del Campus Ingegneria: uno spazio esterno funzionale e fruibile per la comunità universitaria aperto alla città.

Nel corso del 2018 il dibattito sul futuro delle aree dei due campus universitari principali (la Sede Centrale di Ingegneria che si estende da Corso Duca fino al margine dell'area Ex Westinghouse e l'area adiacente al Castello del Valentino che ospiterà la sede per le discipline di architettura, pianificazione e design) si è esteso oltre le mura dell'Ateneo. Sono stati organizzati diversi momenti di presentazione e discussione pubblica di temi e soluzioni proposte per le trasformazioni, con l'obiettivo di allargare il confronto ad esperti, professionisti, docenti di altre università, ma anche a membri dell'amministrazione pubblica e ad enti ed istituzioni che operano sul territorio.

Oltre a questi fronti di scambio, il mandato del gruppo Masterplan prevede che i processi di elaborazione siano integrati con obiettivi di tipo formativo e didattico dello stesso Politecnico.

Interpretando il Masterplan come una opportunità di relazione e sovrapposizione tra attività pratiche e di ricerca, il gruppo di progetto ha accolto e supportato la proposta di integrare obiettivi formativi nel percorso, considerando il Masterplan come tema di lavoro per "cantieri scuola" aperti agli studenti del Politecnico. Una prima sperimentazione si è avviata a partire dall'anno accademico 2017-2018 con il percorso Giovani Talenti in Architettura, Pianificazione e Design: un laboratorio cognitivo e di ricerca, che affianca le attività di progettazione del team di lavoro. Il percorso dei Talenti costituisce in tal senso una piattaforma di indagine che riflette sulle pratiche e amplia il bacino di osservazione e documentazione.

Il metodo di lavoro adottato per il processo di elaborazione del Masterplan costituisce quindi un esperimento di *governance* che opera su più livelli, coinvolgendo diversi attori privati e pubblici.

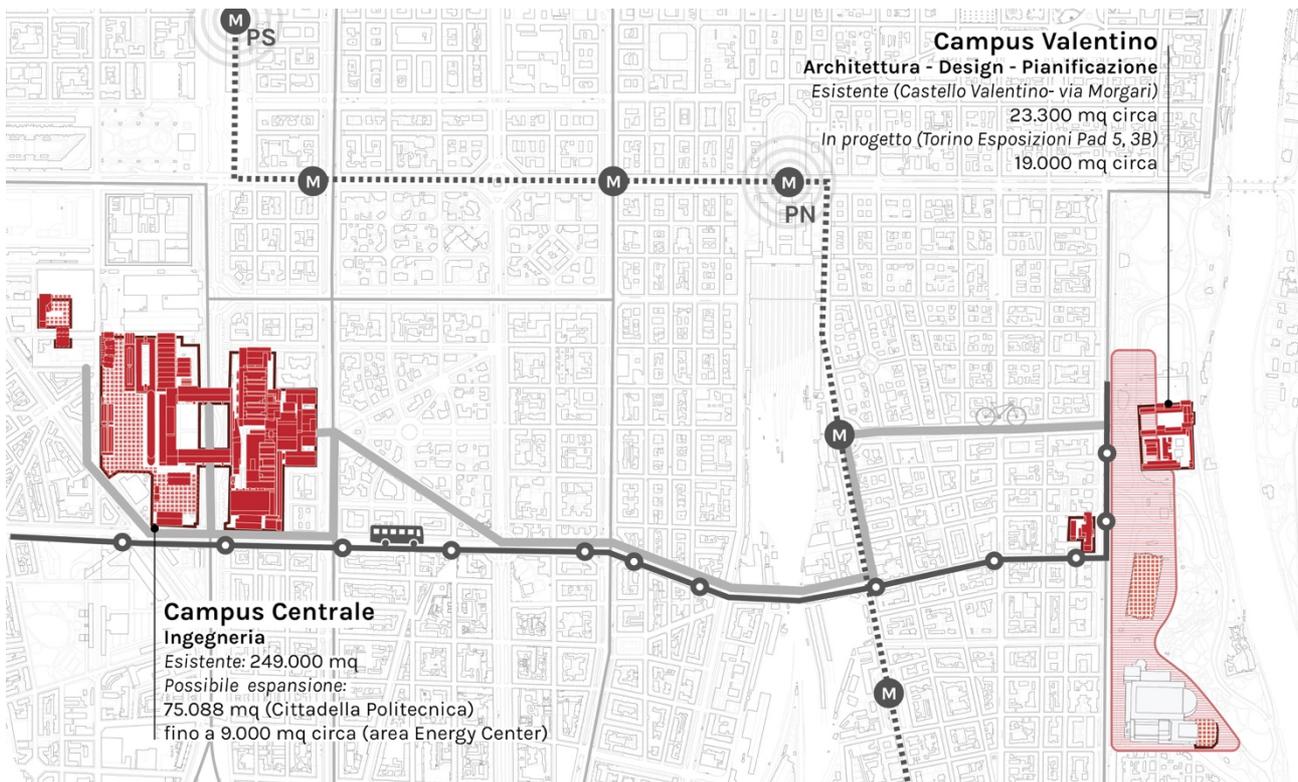
Il Masterplan risponde *in primis* alla necessità di “spazializzare” dati, strategie e politiche: la restituzione in forme confrontabili delle possibili soluzioni progettuali permette di renderle immediatamente intelleggibili, e anche discutibili e argomentabili con i diversi interlocutori del progetto. Per rendere leggibili posizioni e strategie possibili, gli elaborati prodotti dal Masterplan team sono per lo più di natura comparativa: lo strumento dello “scenario” viene utilizzato per organizzare e riportare in forma di sintesi principali criticità e potenzialità delle diverse alternative in gioco. Piani e disegni sono usati per istruire i processi decisionali, ma anche come strumenti di negoziazione che mirano a rendere evidenti conflitti – mascherati o sottesi – in modo da favorire e guidare il dibattito in un caso di pianificazione urbana complessa.

Il Masterplan come operazione di *ricentralizzazione*

Uno dei primi esiti del lavoro è stato quello di evidenziare un principio di insediamento dei campus, che si colloca in controtendenza rispetto ad alcuni orientamenti di pianificazione delle sedi universitarie che si sono affermati negli ultimi vent’anni a livello nazionale. Programmi adottati fin dagli anni Novanta da diversi atenei italiani – tra cui lo stesso Politecnico, ma anche i principali casi sul territorio piemontese e lombardo (l’Università degli Studi di Torino e il Politecnico e la Statale di Milano) sono stati accomunati da politiche della dispersione e proliferazione delle sedi universitarie (Osservatorio Regionale, 2010). Seppur tale condizione nascesse dall’effettiva necessità di distribuire le risorse sul territorio attraverso un sistema capillare e diffuso, in diversi casi tale condizione ha contribuito ad una eccessiva frammentazione - di spazi oltre che di offerta formativa - aprendo un dibattito su cui ancora oggi si interroga la letteratura di settore.

Le operazioni promosse dal Masterplan si schierano a favore di una *ricentralizzazione*, promuovendo in primo luogo la riorganizzazione e l’ampliamento delle sedi storiche e la conseguente strutturazione delle attività in due poli principali, localizzati in zone distinte della città e dedicati ad ambiti di studio specifici (Sede Centrale per quanto riguarda le discipline dell’ingegneria e Campus Valentino per quelle dell’architettura, la pianificazione e il design).

Tale soluzione promuove una maggiore aggregazione – non solo fisica – di didattica e ricerca, condizione base delle università che si era indebolita con la dispersione, e una ridefinizione più organica e unitaria di servizi e spazi volti a migliorare la qualità della vita della comunità universitaria. L’ampliamento dei due campus comporta l’investimento e la trasformazione di due aree centrali e strategiche per le prospettive di sviluppo della città di Torino.



(Fig. 4) Campus Ingegneria e Campus Valentino: situazione attuale e aree di futura espansione.

Il Campus di Ingegneria si colloca lungo la Spina 2, al centro di quella “Cittadella dei servizi” di matrice ottocentesca oggetto di una lunga trasformazione verso una “Cittadella della conoscenza” a partire dalle prefigurazioni del Piano Regolatore del 1995, e di cui fanno parte i progetti di Raddoppio della sede del Politecnico verso l’area caratterizzata dalla forte preesistenza industriale delle ex-Officine Grandi Riparazioni (A. De Rossi, 2007). Il progetto di espansione e riorganizzazione degli spazi del Politecnico si colloca quindi al centro di uno sviluppo che sta traghettando questo settore urbano come nuova centralità lungo il viale della Spina, dove il rapporto con la città si consolida nella mediazione con i grandi contenitori di cultura delle OGR, le Carceri Nuove, e i nuovi cantieri del settore nord di Energy Center e dell’area Ex-Westinghouse.

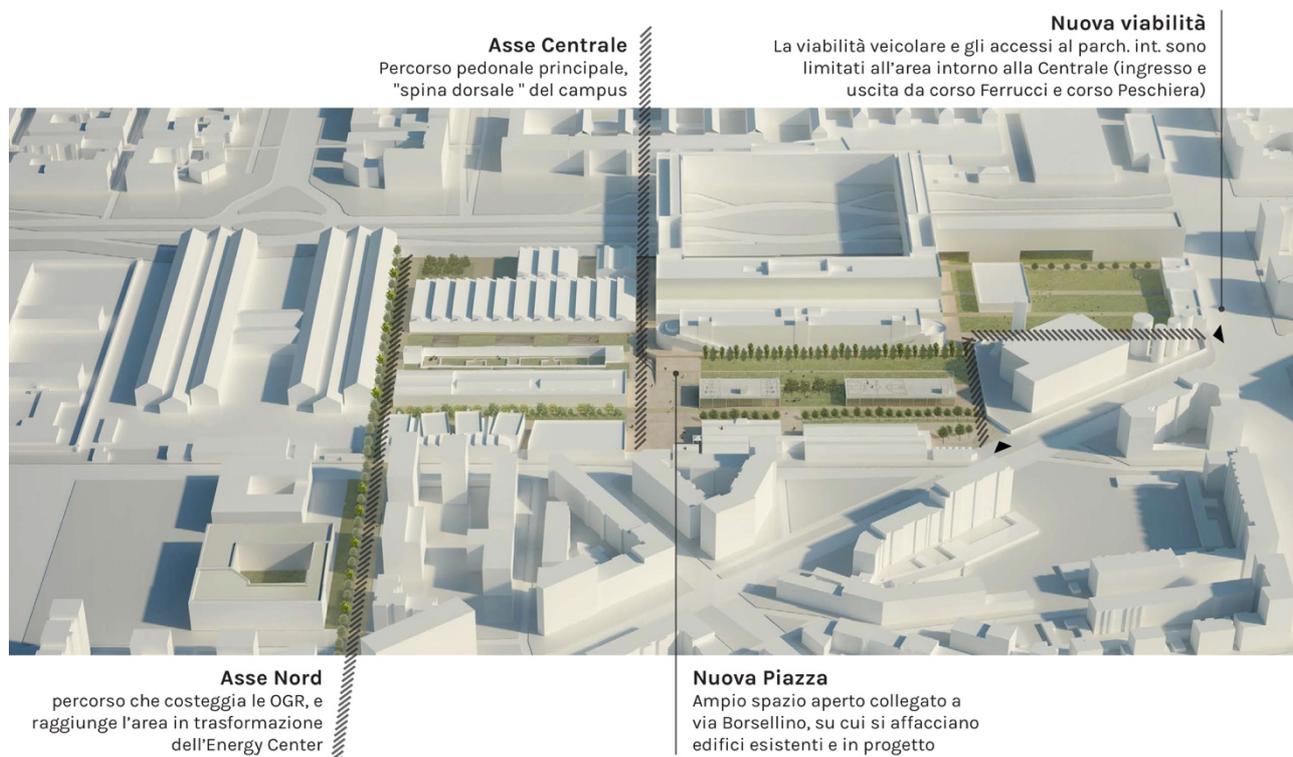
Il Campus di Architettura costituisce un altro tassello urbano in posizione strategica, collocato sull’asse del *loisir* lungo il fiume Po. Riportare in quest’area le attività di ricerca e didattica per le discipline di Architettura, Pianificazione e Design - attualmente distribuite nelle quattro sedi urbane – significa estendere notevolmente gli spazi ad uso del Politecnico, investendo nella valorizzazione dell’area come un nuovo fulcro nel sistema culturale della città, capace di legare, in una singolare cornice ambientale, presenze di eccezionale valore paesaggistico e architettonico - tra cui i padiglioni di Torino Esposizioni.

Le prime elaborazioni progettuali del Masterplan individuano alcuni possibili indirizzi di lavoro: in primo luogo, si è proposto di definire le linee guida per la riorganizzazione degli spazi e delle strutture esistenti; requisito per avviare questa operazione è stata l’identificazione di “spazi polmone”, che permettono la delocalizzazione temporanea di attività di Ateneo per garantire operazioni estese di ristrutturazione dell’esistente; dove gli spazi esistenti non fossero sufficienti, si è proposta un’espansione in zone strategiche caratterizzata da presistenze di interesse storico da riqualificare, come il Padiglione Morandi di Torino Esposizioni nell’ambito del Campus Architettura o come l’area ex-Westinghouse, per quanto riguarda il Campus Ingegneria. Attraverso una lettura degli spazi

esistenti e del tessuto urbano in cui si collocano le sedi, sono stati individuati gli assi centrali delle future trasformazioni, mettendo a sistema interventi già conclusi, in cantiere o in progetto; in questo processo, una grande importanza è stata data alla riorganizzazione degli spazi aperti dell'area della "Cittadella Politecnica" per consentire il miglioramento della vita quotidiana all'interno del campus; attualmente destinati in gran parte a parcheggio a raso e al transito veicolare, gli spazi aperti sono oggetto di un complessivo ridisegno volto a connettere le trasformazioni e ricucire i diversi interventi di trasformazione attraverso nuovi percorsi, aree verdi, per lo studio e lo sport, luoghi aggregativi per attività collettive e ricreative.

Nell'ottica di costruire un equilibrio tra programmazione strategica e contingenze specifiche, al fianco di primi scenari di espansione per il medio-lungo periodo, sono proposte operazioni puntuali, volte a rispondere con efficacia a questioni emergenziali. Oltre a supportare il dialogo tra Soprintendenza e Ateneo in merito al progetto per il fabbricato ex-Spogliatoi, promuovendo un progetto che mantiene e integra nel nuovo complesso la facciata storica della struttura, il team ha offerto supporto per la valutazione di soluzioni di costruzione di aule prefabbricate (M. Berta e D. Rolfo, 2017), atte a tamponare la criticità di spazi per la didattica.

Tra gli interventi di natura sincronica, trovano spazio nelle prefigurazioni proposte anche interventi *low-budget*: azioni puntuali la cui realizzazione può avvenire in periodi temporali brevi e con costi ridotti, che permettono di accogliere funzioni carenti, ma allo stesso tempo urgenti, all'interno dell'Ateneo, come nuovi spazi per la didattica, servizi *lunch rooms*, *common rooms*, sale studio ecc... Le azioni proposte si configurano in una rete complessa di soluzioni che mostrano tra gli obiettivi del progetto - oltre al miglioramento della qualità fisica degli spazi - finalità di natura identitaria e sociale, promuovendo la valorizzazione dell'integrazione tra figure professionali/didattiche diverse, favorendo l'interazione e il senso di appartenenza all'interno della comunità universitaria, aumentando - oltre alla sociabilità - la condivisione e diffusione delle conoscenze nei vari ambiti e discipline.



(Fig. 5) Strategie progettuali per gli spazi esterni del Campus Ingegneria.

Conclusioni: il campus universitario come *spazio urbano*

L'avvio del processo di apertura al dialogo con attori anche esterni all'Ateneo ha portato ad evidenziare alcune potenzialità che potranno costituire spunti operativi e di riflessione per le successive fasi di lavoro.

In prima istanza, le azioni volte ad allargare il dibattito oltre le mura dell'accademia possono essere l'inizio di un processo più ampio: l'occasione del Politecnico di Torino in particolare potrebbe permettere di istituire tavoli di lavoro più articolati per discutere di politiche urbane, ma anche di strategie spaziali e modelli insediativi, per il futuro delle università in Italia. Inoltre, l'apertura alla discussione pubblica durante i momenti più salienti di un processo in corso ha il valore di restituire visibilità all'azione pubblica, rendendo discutibile ed argomentabile, attraverso chiarezza e trasparenza, l'operazione di trasformazione e ridefinizione dello spazio urbano.



(Fig. 6) La "Casa del Welfare" integrata con il disegno degli spazi esterni del Campus Ingegneria.

In seconda istanza, la definizione del rapporto Politecnico-Città può costituire un punto cardine del dibattito in una stagione in cui Torino ha avviato un'estesa riflessione sui suoi principali strumenti urbanistici: nell'ambito della revisione del Piano Regolatore Generale, il Politecnico può assumere un ruolo importante come mediatore per organizzare ed istruire la discussione intorno a grandi temi di interesse comune, tra cui il futuro dell'area di Torino Esposizioni e dell'asse del Po, e la "Cittadella della conoscenza" sull'asse della Spina 2.

Con una previsione di investimento di oltre 80 milioni di euro per la riqualificazione ed espansione dei due campus, il Politecnico si riconfigura infatti come uno dei principali attori immobiliari della città,

capace di muovere studenti, ma anche geografie di investimento. La necessità di mettere in opera rapidamente gli interventi prefigurati, per garantire il funzionamento e l'estensione delle attività del Politecnico, rende l'Ateneo un attore fortemente proattivo nell'agenda urbana torinese.

In numerosi contesti anche di profilo internazionale in cui gli attori delle trasformazioni sono proprio le università - soggetti dotati di relativa indipendenza e di un maggiore potere di investimento rispetto ad altri istituzioni pubbliche o attori privati - l'attenzione da parte degli atenei è in particolare rivolta a risolvere i propri fabbisogni specifici in base ad analisi delle possibilità e dei vincoli posti dal contesto. La congruenza con le strategie nazionali, locali e regionali è spesso condizione occasionale e opportunistica, piuttosto che deliberata e intenzionale (D.C. Perry, W. Wiewel, 2008). La capacità di protagonismo che il Politecnico sta manifestando nell'occasione del progetto Masterplan può essere invece l'occasione di valorizzare una convergenza virtuosa tra interessi dell'università e dell'amministrazione pubblica, attraverso la sperimentazione di nuove dimensioni negoziali e regimi pattizi in grado di ottimizzare investimenti e impiego di risorse in maniera strategica e concordata.

Nell'ambito della pianificazione degli spazi delle università in Italia, la risposta diffusa verso un'apertura (anche) spaziale dei campus nei confronti delle città offre l'occasione per una considerazione più generale.

Il campus contemporaneo - soprattutto in contesto europeo - è sempre meno ascrivibile a modelli tradizionali ereditati del "pastoralismo" americano costruiti come recinti conclusi, localizzati in contesti rurali per estraniare l'élite accademica dal caos della vita cittadina; al contrario il campus oggi, qualificando il proprio spazio come *spazio urbano*, ridefinisce la propria identità anche attraverso l'appartenenza ad una *comunità allargata*, che si estende dall'università al territorio circostante. La proliferazione di sedi ed edifici dei campus aperti ad uso pubblico (come biblioteche e centri culturali) o destinati a funzioni miste (ad esempio commerciali o residenziali) porta ad interrogarsi sul valore di una maggiore permeabilità della *città nella città*, che da *enclave* circondata da limiti invalicabili si trasforma in un vero e proprio tassello urbano, poroso e attraversabile.

Il Masterplan del Politecnico di Torino costituisce, in tal senso, una opportunità unica per sperimentare nuove soluzioni morfologiche e insediative, ma anche modelli di *governance* multi-attoriale, atti a rispondere alle necessità di nuove dotazioni e ai nuovi programmi accademici e, al tempo stesso, registrare un impatto visibile e un ruolo proattivo nelle trasformazioni - non solo spaziali - della città.

Riferimenti bibliografici

Barioglio C. (Dicembre 2017), *Laboratorio di ri-composizione. Primi esiti del processo di elaborazione del Masterplan per i campus del Politecnico di Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della società degli architetti e degli ingegneri in Torino», anno 150 - LXXI - N. 1-2-3, pp. 45-54.

Bender T. (1988), *The university and the city: from Medieval Origins to the Present*, Oxford University Press, New York.

Berta M. e Rolfo D. (Dicembre 2017), *Il progetto tra previsione e contingenza. Un tassello eterodosso nel Masterplan del Politecnico di Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della società degli architetti e degli ingegneri in Torino», anno 150 - LXXI - N. 1-2-3, pp. 55-64.

De Rossi A. (2007), *Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza*, in Michela Comba, Carlo Olmo, Manfredo di Robilant (a cura di), *Un grattacielo per la Spina. Torino. 6 progetti su centralità urbane*, pp. 13-18, U. Allemandi, Torino, IT.

De Rossi A. (2008), *La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», marzo-aprile 2008, pp. 151-163.

De Rossi A., Durbiano G., Barioglio C., Todella E., Della Scala V. [a cura di] (Dicembre 2017), *Dossier Masterplan di Ateneo*, vol I, II, III, Archivio Masterplan Team, Politecnico di Torino.

De Rossi A., Durbiano G., Barioglio C., Todella E., Campobenedetto D., Gabbarini E., [a cura di] (Maggio 2018), *Dossier Masterplan di Ateneo*, vol IV, Archivio Masterplan Team, Politecnico di Torino.

Urban@it (2017), *Sintesi del rapporto sulle città 2016. Le agende urbane delle città italiane*, il Mulino.

Perry D.C., Wiewel W. (2005), *The University as Urban Developer: Case Studies and Analysis*, Routledge, Oxon, New York.

Perry D.C., Wiewel W. (2008), *Global Universities and Urban Development. Case Studies and Analysis*, pp. 303-319, M. E Sharpe, Armonk, NY – Cambridge, Massachusetts.

Regione Piemonte - Osservatorio regionale per l'Università e per il Diritto allo studio universitario [a cura di] (2010), *I numeri del Sistema universitario in Piemonte: azioni, risultati, prospettive*, Torino , IT.

The Work Foundation (2010), *Anchoring Growth, The role of 'anchor. Institutions' in the regeneration of UK cities*.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

La rigenerazione sostenibile di una zona industriale

Ester Zazzero

La rigenerazione green dell'area industriale di Chieti scalo predisposta nel Laboratorio Chieti riassume i principali temi in gioco nel Progetto urbano sostenibile: l'importanza degli *ecosistemi* e dell'ambiente ai fini della sostenibilità dello sviluppo; la possibilità di riscattare spazi che stanno perdendo la loro funzione produttiva, sostituendoli con nuove funzioni urbane; l'attenzione alla qualità della *città fisica*, come insieme di spazi qualificati, che fungono da ancoraggio a identità culturali e sociali sedimentate nel tempo, anche quando si tratta di introdurre nuove valenze funzionali più appropriate rispetto alle domande della società contemporanea.

Qui il contesto d'intervento è caratterizzato dall'incipiente dismissione delle attività produttive all'interno di una zona industriale realizzata nel dopoguerra con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno; e dal dichiarato interesse espresso da diversi imprenditori, spesso d'intesa con l'amministrazione comunale, a farsi carico di un rilancio dell'area in dismissione, in particolare con la riconversione degli usi industriali a residenza, servizi e nuove centralità urbane, e con il reinvestimento delle rendite così percepite nella realizzazione di nuovi impianti produttivi delocalizzati in aree limitrofe.

E' un contesto che si presta bene a fungere da banco di prova per un nuovo approccio culturale, il *Sustainable Sensitive Urban Design*, in cui il progetto urbano assume come centrale l'obiettivo della sostenibilità declinandolo alle diverse scale, da quelle proprie degli edifici a quella del quartiere. In questo caso il progetto si propone di conferire condizioni di qualità a una zona industriale in progressivo declino e all'adiacente quartiere residenziale particolarmente povero di valori urbani. Il Progetto urbano si configura come una combinazione finalizzata di azioni locali per il rilancio dell'economia e dell'occupazione, insieme a interventi per l'ambiente, per l'urbanistica, per l'edilizia, per le reti infrastrutturali, per la mobilità e le opere pubbliche. Queste azioni sono distribuite nel tempo con la necessaria flessibilità dovuta alle inevitabili difficoltà di far convergere le strategie del Consorzio industriale, del Comune, della Regione, dei singoli imprenditori, e naturalmente della popolazione locale. Sono previste tre fasi per la rigenerazione green della zona industriale: una prima fase, di *ricolonizzazione*, in cui si interviene su lotti interclusi con impianti già dismessi o in dismissione, con l'obiettivo di infrastrutturare la zona e di ripopolarla di nuove attività anche urbane;

nella seconda fase, si prevede il *consolidamento* delle attività produttive con l'inserimento di ulteriori funzioni urbane; infine, nella terza fase, dovrebbe aver luogo lo *sviluppo sostenibile* di un'area ormai urbana, al cui interno sono mescolate funzioni eterogenee nel segno della loro compatibilità ambientale e dell'attrattività per nuovi investimenti immobiliari.

La processualità delle tre fasi attiene al possibile rapporto tra il progetto e il tempo. Come avviene per i progetti di paesaggio, il progetto per la zona industriale di Chieti scalo non dovrebbe imporre forme compiute, che rischiano di ostacolare l'evoluitività di processi altamente imprevedibili e di complicare inutilmente la complessa riorganizzazione progressiva dei cicli metabolici di consumo e rigenerazione delle risorse locali. In questo senso il progetto di rigenerazione green della zona industriale di Chieti scalo, considerato da antesignano di un possibile processo di rilancio delle aree industriali in declino dentro e fuori la Regione Abruzzo, va inteso come un progetto necessariamente incrementale e flessibile nel suo sviluppo temporale. Il progetto iniziale introduce alcuni dispositivi enzimatici che favoriscono possibili evoluzioni successive, senza pretendere di regolarle in modo troppo deterministico.

E' in definitiva un progetto urbano che è sempre meno condizionato dall'approccio dell'autore e dalla volontà di configurare definitivamente gli assetti fisici e funzionali della città, ed è invece sempre più portato a innescare processi di trasformazione virtuosi, ben sapendo che questi nel tempo tendono a sfuggire alla razionalità di un singolo attore della trasformazione, sia esso il progettista o l'amministrazione committente.

In questa prospettiva, il processo di rigenerazione dell'area industriale tende a fungere da incubatore iniziale di trasformazioni orientate alla sostenibilità, da seguire nel tempo con sistemi di monitoraggio e apprendimento continuo che consentono di agire sulle traiettorie evolutive, per ricondurle quanto più possibile agli obiettivi prefigurati, oppure per definire nuovi obiettivi della trasformazione.

Più in dettaglio il programma proposto si articola temporalmente in una fase di *ricolonizzazione*, con l'ingresso delle prime infrastrutture verdi, la bonifica dei suoli inquinati, la riqualificazione del corridoio viario principale di via Piaggio e la ristrutturazione della stazione ferroviaria associata al nuovo Bus Terminal e parcheggi d'interscambio; inoltre sono previsti i primi nuclei residenziali nelle aree già dismesse, concepiti come ecoquartieri, in quanto testimonianza della volontà di riscatto contro il degrado ambientale presente su tutta l'area. La successiva fase del *consolidamento* è destinata ad attuare il programma di rigenerazione green, estendendolo anche alla produzione di energie rinnovabili al servizio dell'area e alla depurazione e riciclaggio delle acque superficiali; poi il potenziamento delle PMI che operano nel settore dell'artigianato smart; la prosecuzione delle iniziative residenziali; e infine l'istituzione delle prime riserve di naturalità nei siti decontaminati e in altri ormai vacanti di attività industriali. La terza fase, dello *sviluppo sostenibile*, prevede di insediare nuove fabbriche a tecnologia avanzata, in particolare nel settore del *cleantech* per il quale l'intero sistema abruzzese appare in grave ritardo, e dove il *greening* dell'area industriale esistente va considerato come una strategia di particolare rilevanza. Il completamento del *Green frame* collegato alle riserve di naturalità ricavate all'interno della zona industriale e la conclusione dei nuovi quartieri residenziali costituiscono le operazioni finali del programma di riconversione ipotizzato.

In questo processo evolutivo di natura incrementale, il progetto per Chieti scalo non lavora soltanto sulle componenti interne all'area, perpetuando l'errore di una zona pianificata come un'isola settoriale, che non scambia relazioni con l'intorno. Al contrario, vuole fungere da attivatore di contesto, mirato a propagare nello spazio (anche all'esterno, verso la città residenziale) e nel tempo (oltre la fase dell'emergenza) processi di trasformazione degli assetti esistenti nel segno della sostenibilità urbana.

In questo senso, il programma di rigenerazione green è riferito al contesto direttamente interessato dall'intervento, ma anche allo spazio di prossimità dove si riverberano gli effetti generati dalla trasformazione ipotizzata. L'efficacia del progetto (o meglio della cumulazione dei progetti eterogenei per tipologia e per dimensione che nel loro insieme danno corpo al Progetto urbano) dovrebbe essere valutata di conseguenza non soltanto alla luce delle prestazioni ambientali conseguite all'interno dell'insediamento industriale (come emissione zero, o autosufficienza energetica), ma anche come contributo al miglioramento del contesto urbano circostante.

Il tempo, come si è detto, rappresenta un fattore essenziale della strategia prefigurata. Come osserva la Masboungi, "le trasformazioni che essa concepisce, progetta e realizza sono complesse, estese, articolate, e richiedono l'azione di soggetti diversi. Il tempo che intercorre tra la prima ideazione e la realizzazione dell'intero progetto è medio lungo, mai inferiore a dieci anni, spesso superiore a venti" (Masboungi, 2001)

E' chiaro che gli interventi iniziali, quelli della fase di *ricolonizzazione*, dovrebbero essere avviati quanto prima possibile, per essere completati a breve termine (preferibilmente cinque anni). Però la durata dell'intera realizzazione del Progetto urbano non è definibile preventivamente; durante il suo corso saranno probabilmente necessarie modifiche, integrazioni, cambiamenti; gli attori potranno cambiare al mutare delle convenienze e delle domande, e se anche restano gli stessi, possono cambiare il loro orientamento e le loro scelte in base alle evoluzioni dei mercati e delle politiche pubbliche a sostegno delle attività industriali.

Non c'è dubbio tuttavia che il successo del progetto si gioca fundamentalmente sulla sua capacità di innescare un processo di cambiamento delle strutture esistenti, con ricadute importanti anche sulla percezione sociale di un'area finora immaginata come separata dalla città e poco accogliente. E' certamente decisiva l'ideazione di un progetto evolutivo, flessibile e incrementale. Poi però deve essere inventata la struttura di accompagnamento nelle fasi attuative che come abbiamo più volte affermato sono imprevedibili e indeterminate. Un buon esempio è costituito dalla *London Docklands Development Corporation*, istituita nel 1981 con ampi poteri e risorse per riorganizzare l'intera area dei Docklands londinesi. La Corporation ha cessato di esistere nel 1998, dopo aver completato buona parte degli interventi e trasferito ai *Boroughs* locali e ad altre authorities le proprie funzioni e soprattutto la proprietà.

Ma nel caso di Chieti, in presenza di attori istituzionali di natura eterogenea, poco propensi al partenariato come purtroppo insegna l'esperienza, appare complicato istituire un efficace sistema di governance, attrezzato a guidare lo sviluppo in modo continuativo e coerente nel tempo. La stessa fattibilità del Progetto va approfondita sotto il profilo tecnico, amministrativo, economico-finanziario, sociale.

Ad esempio l'obiettivo della sostenibilità in un'area industriale al disotto degli standards più comuni pone problemi rilevanti, anche dal punto di vista economico. Sappiamo che il miglioramento delle prestazioni ambientali comporta un aggravamento dei costi a carico anche dei destinatari finali dell'intervento. In effetti, è ragionevole considerare come inevitabile l'incremento dei costi di realizzazione di interventi che devono provvedere in particolare a bonificare l'area dotandola di appropriati dispositivi per la produzione delle energie rinnovabili, il filtraggio e recupero delle acque, la mobilità con emissioni meno inquinanti, e altre infrastrutture dedicate al miglioramento delle prestazioni ambientali locali. Nel tempo il maggior costo delle opere di messa in sostenibilità dovrebbe essere comunque compensato dall'incremento delle rendite fondiari e anche delle economie di gestione, essendo possibile in molti casi trovare il punto di equilibrio nel cash flow tra saldi passivi e attivi dell'intervento in programma.

Però il sovraccosto delle opere finalizzate alla sostenibilità non deve essere enfatizzato più del necessario. Un buon progetto di rigenerazione green dell'area industriale ricorre quanto più possibile a una sana economia dei mezzi da impiegare, con una gestione parsimoniosa delle risorse che spesso contraddice l'impiego di tecnologie eccessivamente sofisticate per conseguire gli obiettivi della sostenibilità. Inoltre il progetto stesso può generare risorse aggiuntive da mettere in gioco per il finanziamento delle opere in programma. Così la generazione di significative rendite differenziali, se governata opportunamente, può mettere a disposizione della città risorse anche maggiori di quelle derivanti dagli oneri concessori tradizionali. Il meccanismo economico-finanziario attraverso cui alimentare il processo di rigenerazione diventa comunque determinante, e condiziona per molti versi la stessa scelta degli interventi da realizzare.

Riferimenti bibliografici

- Carta M., 2014. *Re-cycling Urbanism: indizi e orizzonti*, in On/Off magazine;
- Clementi A., 2013, *Urbanistica sostenibile e gestione dei rifiuti*, in ItaliaDecide, Rapporto 2012-13, "Ciclo dei rifiuti. Governare insieme ambiente, economia e territorio", Il Mulino, Bologna;
- Zazzerò E., 2013, *Due proposte per lo sviluppo sostenibile*, in Clementi A., "Rigenerare la città esistente", Sala, Pescara;
- Clementi A., 2012 *Another urbanism*, in M.Ricci, "New Paradigms", LIST, Trento (trad.it. "Nuovi paradigmi", LIST, Trento);
- Clementi A., 2012, *Urbanistica della sostenibilità*, in E.Zazzerò, G.Vallese, a cura di, "Rijeka/Pescara. Progettare la città sostenibile", Sala, Pescara
- Zazzerò E., 2010, *Progettare Green Cities*, List, Trento-Barcellona;
- Lehmann S., 2010, *The Principles of Green Urbanism*, Earthscan, London-Washington
- Clementi A., a cura di, 2010, *EcoGeoTown*, List, Trento-Barcellona
- Mostafavi M., G.Doherty, 2010, *Ecological Urbanism*, Lars Muller Publishers
- Charlot-Valdieu C., Outrequin P., 2009, *L'urbanisme durable. Concevoir un écoquartier*, Le Moniteur, Paris
- Lefèvre P., Sabard M., 2009, *Les Ecoquartiers. Avenir de la ville durable*, Apogée, Rennes
- Ritchie A., R.Thomas, 2009, *Sustainable Urban Design*, Taylor&Francis, London-NewYork
- DRE Ile-de-France, 2008, *L'@menagement durable*, in C.Charlot-Valdieu, P.Outrequin, 2009, "Ecoquartier. Mode d'emploi", Eyrolles, Paris
- ADEME, 2006, *Réussir un projet d'urbanisme durable*, Le Moniteur, Paris
- Droege P., 2006, *The Renewable City*, Wiley&Sons, Chichester, (trad.it. 2008, Ed. Ambiente, Milano)
- AAVV, 2002, *Projets Urbains en France*, Éditions du Moniteur, Paris ;
- Angrilli M., 2002, *Reti verdi urbane*, Palombi, Roma;
- Masbouni A., 2001, *Fabriquer la ville*, La documentation Française, Paris.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Green Network per il Progetto urbano

Ester Zazzero

Nel progetto di rigenerazione sostenibile di un territorio urbano, un ruolo chiave è esercitato dalle *green networks*. Queste reti hanno il compito di integrare, spesso anche di soppiantare, le tradizionali opere di urbanizzazione primaria definite nella legislazione urbanistica vigente in Italia. Le *green networks* comprendono in realtà una varietà di reti, combinate flessibilmente lungo corridoi infrastrutturali *multitasking* che sono mirati a innervare in particolare la rigenerazione ambientale delle parti già costruite della città esistente. Sono le *reti verdi*, che danno continuità agli spazi aperti pubblici e privati dotandoli di una varietà di impianti vegetazionali, particolarmente vocati al mantenimento dei valori di biodiversità; le *reti blu*, ovvero il sistema delle acque e dei loro spazi di pertinenza, che svolgono funzioni determinanti ai fini del funzionamento degli ecosistemi, e che hanno un ruolo rilevante anche rispetto alle morfologie e ai valori identitari delle città; le *reti rosse* della mobilità sostenibile, che contribuiscono in modo decisivo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e dei consumi energetici; le *reti viola* della produzione e distribuzione dell'energia, che hanno l'obiettivo di condurre al progressivo ridimensionamento dei sistemi *fuel oriented* a favore delle energie pulite e rinnovabili; e infine le *reti brown*, ovvero dei rifiuti, che devono garantire lo smaltimento ordinario dei rifiuti solidi valorizzando il loro riciclaggio.

Tutte queste reti, intese come articolazioni specifiche delle *green networks*, sono deputate a catalizzare gli effetti di *rigenerazione sostenibile*, con l'obiettivo di canalizzarne la propagazione nello spazio e nel tempo, per conseguire livelli di prestazione sia qualitativi e quantitativi appropriati rispetto a standards predeterminati, non diversamente del resto da quanto avviene per gli standards dei servizi pubblici. Inoltre le *green network* fungono da vere e proprie infrastrutture ambientali, che assolvono una varietà di funzioni sia in termini ecologici che urbanistici. Sotto il profilo ambientale, contribuiscono in particolare alla riproduzione dei processi naturali locali. Nel caso di Chieti, istituendo corridoi di naturalità per la connessione tra la *Città alta* e la *Città della Piana*, incrementano il grado di diversità biologica e le stesse capacità auto-rigenerative dell'ecosistema locale. In termini urbanistici, favoriscono la continuità dello spazio collettivo, sottraendolo alle sovrapposizioni con il traffico urbano, e generando risultati positivi sia in termini di qualità ambientale che di valori d'uso.

Gli spazi interessati da questa strategia sono in linea di principio gli spazi aperti destinati a verde pubblico e privato, integrati dove possibile dalla grande varietà di spazi dismessi e residuali esistenti, vuoti urbani e soprattutto di spazi a verde previsti negli strumenti di piano e resi disponibili grazie alla loro cessione da parte dei privati, sia in termini di oneri di urbanizzazione che di permuta o compensazioni per lo sviluppo edilizio. In particolare per ciò che attiene le “reti blu” si prevede di utilizzare prevalentemente i corsi d’acqua e i canali preesistenti, spesso interrati per lasciare spazio all’asfalto o alle reti di scarico delle acque.

Nella soluzione proposta a Chieti il sistema delle acque viene considerato non solo come un patrimonio da tutelare, ma anche come una risorsa preziosa ai fini della configurazione dei sistemi ambientali e paesaggistici, nonché della qualificazione degli assetti insediativi locali. Così il progetto di gestione sostenibile del ciclo dell’acqua a Chieti assume molteplici obiettivi, che riguardano le diverse articolazioni dei sistemi insediativi e ambientali locali, con particolare riferimento al miglioramento delle prestazioni ecologiche. Contribuisce poi in misura significativa alla riduzione delle superfici impermeabilizzate, agendo sul suolo e sulle pavimentazioni. Favorisce infine una regimazione più efficace, con sistemi di stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche di prima pioggia al fine di evitare esondazioni localizzate o il sovraccarico del sistema fognario e depurativo, considerando che queste acque potrebbero invece essere meglio utilizzate per limitare l’uso non alimentare di acqua sollevata da falda o captata da sorgenti e potabilizzata.

Scontata la difficoltà di restituire l’organicità originaria della rete dei torrenti e dei loro affluenti preesistenti ai processi di urbanizzazione, il progetto propone di ripristinare la leggibilità del sistema originario delle acque lavorando sulle loro tracce, rigenerate quando possibile in ambienti umidi da interconnettere a rete; e, quando non possibile immediatamente, dirottando altrove usi incongrui, con l’obiettivo di avviare un processo graduale di riqualificazione ambientale e paesaggistica dell’area associata alla loro presenza.

La rete della mobilità urbana qui mette in conto non soltanto la necessità di ricorrere alle tradizionali strategie di razionalizzazione della mobilità veicolare attraverso il piano del traffico urbano, ovvero quelle più mirate di sostituzione del parco auto con nuovi mezzi “a emissione zero”, soprattutto nell’ambito del trasporto pubblico. Si preoccupa anche di mettere in opera strategie specifiche di potenziamento della mobilità dolce, con percorsi pedonali e ciclabili che dovrebbero concorrere alla limitazione del traffico attualmente affidato quasi esclusivamente ai mezzi individuali su gomma.

Le reti dell’energia integrano la produzione ricavata dai singoli edifici industriali e residenziali con il fotovoltaico, bilanciando i singoli apporti all’interno di una rete che in prospettiva può diventare autosufficiente.

Infine per la rete dei rifiuti solidi urbani, si propongono nuove modalità di gestione integrata delle fasi di produzione, raccolta, smaltimento e trattamento finale dei residui, con la realizzazione di opportune attrezzature da mettere a sistema sia nell’ambito del ciclo dei rifiuti che delle relazioni con gli altri cicli metabolici (riferiti a beni alimentari, acque, aria, suolo). In particolare, lungo le green networks, per il trattamento dei rifiuti domestici sono previste reti dedicate con centri di raccolta, centri di trasferimento, centri di smistamento, centri di stoccaggio dei rifiuti domestici ultimi, centri di valorizzazione energetica, centri di valorizzazione dei prodotti della combustione. Questi primi interventi preludono a una strategia più organica di articolazione della città in un insieme di *ambiti integrati di gestione flessibile dei rifiuti e di produzione-distribuzione di calore ed energia derivata*, con impianti di cogenerazione che possono lavorare più efficacemente, anche perché avvicinano le utenze al recapito finale di trattamento e recupero dei materiali selezionati.

In definitiva, il progetto green networks dovrebbe contribuire alla rigenerazione sostenibile della città esistente, operando sui metabolismi ambientali locali, nella prospettiva della riduzione generalizzata

dei consumi di risorse non riproducibili. Si rinvia di fatto alla visione di una *città articolata funzionalmente e morfologicamente in eco-distretti* che consentono la chiusura locale dei cicli, con una forte riduzione della loro impronta ecologica locale (A.Clementi, 2013).

Il progetto delle *green networks* sperimentato dal Laboratorio Chieti attualizza la prospettiva di miglioramento delle reti infrastrutturali esistenti, consentendo anche di orientare i futuri investimenti pubblici e privati non sulle opere di urbanizzazione più tradizionali, ma piuttosto sul loro adeguamento innovativo, assistito da dispositivi *smart* che rinviano all'impiego di tecnologie digitali mirate a ottimizzare le funzionalità di rete. Si tratta in effetti di un progetto ancora di natura intersettoriale, che per diventare progetto urbano a tutti gli effetti ha bisogno di prevedere la realizzazione di alcuni nodi di centralità urbanistico-ambientale localizzati lungo i tracciati delle reti. Questi nodi dovrebbero agire come condensatori catalitici che integrano le funzionalità ambientali deputate alla sostenibilità con i valori di animazione urbana e attrattività propri degli spazi pubblici. Questo aspetto del programma è ancora tutto da sperimentare, ed è quanto il Laboratorio Chieti consegna al futuro sviluppo della ricerca.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Piani per la riqualificazione delle periferie/1

Filippo Angelucci

Una nuova stagione per le periferie italiane?

Il tema delle periferie della città è tornato ciclicamente al centro del dibattito sugli esiti della progettazione architettonica e urbana. Con altri temi spesso ricorrenti – tra i quali la ricostruzione, la sicurezza, la qualità della vita, la salute dei cittadini, le politiche per la casa – la questione delle periferie urbane costituisce un'occasione importante per andare oltre le tradizionali riflessioni disciplinari, per discutere delle ricadute dell'architettura e dell'urbanistica sui processi di segregazione/isolamento e di integrazione/connesione tra le parti della città e tra i suoi abitanti.

Per analizzare lo stato delle cose questo contributo di EWT assume come riferimento la recente esperienza dei piani per le periferie, come istituiti in Italia dal DPCM del 25 maggio 2016 e dal relativo bando per la predisposizione del "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia".

Il bando, indetto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in attuazione della Legge 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità per il 2015), nasce con l'istituzione di uno specifico fondo dedicato al programma, che arriva a un ammontare di circa 2,1 miliardi di euro disponibili. Se confrontata con precedenti iniziative dedicate ai progetti complessi (Pru 1993-1994, Prusst 1998, Contratti di quartiere I e II 1998/2002, Piano città 2012 e Piano periferie 2015), si tratta di una quota di finanziamento rilevante, finora mai messa in gioco dallo Stato, per di più in un periodo avverso che sconta la prolungata recessione economica iniziata nel 2008, forse la più grave tra quelle conosciute dal nostro Paese nel secolo scorso (Arona, 2017).

L'iniziativa del nuovo Bando promossa su iniziativa del ministero delle Infrastrutture richiedeva alle Città Metropolitane e ai capoluoghi di provincia di avanzare, entro soli tre mesi, proposte dai contenuti innovativi e senza consumo di suolo. Le proposte riguardavano il patrimonio edilizio e gli spazi pubblici, ma anche le politiche dedicate all'inclusione sociale, al miglioramento della sicurezza territoriale e delle capacità di resilienza urbana, all'adeguamento infrastrutturale per

servizi sociali, culturali, educativi e didattici. Questo programma innovativo cadeva in un momento delicatissimo per le pubbliche amministrazioni, a causa del congelamento del *turn over* del personale interno, dell'avvio intensivo del processo di digitalizzazione, e dell'incompiuto processo di soppressione delle Province.

L'erogazione dei finanziamenti (fino a un massimo di 40 milioni di euro per le città metropolitane e 18 ml/euro per i capoluoghi di provincia), che ha poi determinato anche l'approvazione della graduatoria dei progetti con il DPCM del 6 dicembre 2016, è stata basata soprattutto sull'immediata fattibilità delle proposte. Rispetto al punteggio massimo conseguibile (100 punti), il bando prevedeva una quota di 70 punti da attribuire in considerazione della tempestività prevista nell'esecuzione delle opere, delle sinergie di finanziamento pubblico/privato e della fattibilità economico-finanziaria, contro una quota residuale di 30 punti riferita alla qualità e innovazione dei progetti e la loro capacità di rivitalizzazione economica, sociale e culturale dei contesti. Condizione questa che, ancora una volta, tende a privilegiare proposte incentrate più sulle quantità di flussi finanziari e risorse immediatamente spendibili nel breve periodo, rischiando di relegare in secondo piano la produzione di qualità e di senso dei progetti, nel medio e lungo tempo.

Al Programma sono state presentate 120 proposte che riflettono stati di avanzamento notevolmente diversificati, con progetti talvolta al solo stadio di elaborazione preliminare. Dopo la prima fase di programmazione, che prevedeva di finanziare soltanto le prime 24 migliori proposte (500 milioni di euro con il DPCM del 16 febbraio 2017), si è deciso di estendere il finanziamento dell'intero parco progetti. La Delibera CIPE del 3 marzo 2017 ha infatti concesso altri 798,17 milioni (su Fondi FSC 2014-2020) fino al settantaquattresimo progetto in graduatoria. Con la Delibera CIPE del 7 agosto 2017 si è erogata infine la terza *tranche*, di altri 800 ml/euro, per finanziare anche gli ultimi progetti della graduatoria. Anche in questo caso si è dunque preferito seguire la più rassicurante e consolidata filosofia, anche politicamente redditizia, del finanziare tutti e subito.

Con il bando la questione della riqualificazione e della sicurezza delle periferie urbane viene riferita a uno scenario in cui appaiono in primo piano i temi della periferizzazione diffusa e delle nuove marginalità urbane, come del resto andava emergendo all'interno del dibattito culturale e politico nazionale. Su questo tema della convergenza politica-società-periferia, dopo l'opera di sensibilizzazione avviata dal 2014 grazie alle attività del gruppo G124 sul "rammendo" delle periferie, coordinate da Renzo Piano, tra il 2016 e il 2018 sono stati elaborati almeno altri quattro documenti ufficiali che ripropongono l'importanza delle connessioni, spesso disattese, tra sostenibilità integrata, innovazioni tecnologiche, sviluppo economico e politica.

I documenti sono in particolare: a. "Posizionamento italiano rispetto agli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030", pubblicato dal Ministero dell'Ambiente (gennaio 2017); b. il dossier ISTAT della "Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie" (gennaio/maggio 2017); c. il Manifesto della *Green Economy* per l'architettura e l'urbanistica "La città futura", elaborato dal gruppo di studio interdisciplinare degli Stati Generali della Green Economy (aprile 2017); d. infine il terzo rapporto sulle città "Mind the gap. Il distacco tra politiche e città", del Centro nazionale di studi per le politiche urbane (ottobre 2017).

Sulla base di questo complesso e articolato quadro di riferimento, sembra delinearsi l'avvio di una nuova stagione per la riqualificazione, la rigenerazione e il recupero integrato delle periferie urbane italiane. Nel prossimo futuro, andando anche oltre le ricadute del bando 2016, non dovrebbero mancare ulteriori sollecitazioni e opportunità per ri-orientare l'idea stessa del progetto per il recupero di vecchie e nuove aree periferiche.

EWT intende contribuire a questa prospettiva con la pubblicazione della presente indagine, basata sulla ricognizione delle esperienze di alcune amministrazioni comunali che hanno risposto con successo al bando del 2016, prevedendo di ritornare sull'argomento anche nei prossimi numeri.

Dai casi presentati emerge innanzi tutto la varietà dei modi d'intendere la riqualificazione del patrimonio edilizio in periferia. Si va dal cambiamento delle relazioni d'uso al riuso del patrimonio costruito con l'impiego di tecnologie materiali e immateriali, tradizionali o avanzate, che consentono di attuare gli obiettivi del bando, alle varie scale e con diverse modalità d'intervento.

Sono proposte che sembrano ampliare gli orizzonti dell'innovazione progettuale per gli interventi nelle periferie urbane; non soltanto perché incentrate sui paradigmi consolidati della sostenibilità ecologico-ambientale ed economico-sociale, ma anche per la particolare attenzione attribuita ai nuovi paradigmi dell'inclusione, della resilienza, della *smartness* e della *healthiness* che stanno prendendo piede negli interventi successivi alla crisi economico-finanziaria del 2008.

Peraltro le innovazioni che riguardano i processi, gli strumenti e le tecnologie sottendono comunque aspetti tecnico-operativi, procedurali e comunicativi che spesso rischiano di indebolire le primarie finalità sociali, ambientali ed economiche dei progetti in campo, oscurandone le ricadute spaziali, culturali, produttive ed emozionali che possono avere sugli abitanti e sul territorio. Inoltre l'esame delle cinque esperienze presentate in questa prima fase dell'indagine, riguardanti due Città Metropolitane (Firenze e Milano) e tre capoluoghi di provincia (Napoli, Prato e Reggio Emilia), evidenzia una forte eterogeneità nello stesso modo d'intendere la periferia, dando luogo a una sensibile diversità degli obiettivi e delle scale d'intervento del programma d'azione.

L'eterogeneità delle proposte era in realtà prevedibile, considerata l'impostazione generale del bando. I suoi scopi, infatti, fin troppo estensivi, si prestavano a includere situazioni e interventi anche distanti dalle questioni centrali della qualità abitativa nella periferia, essendo talvolta fin troppo condizionati dalla volontà di integrare iniziative già avviate o progetti rimasti incompiuti.

Ad esempio nella proposta della Città Metropolitana di Firenze la periferia è individuata come un *tessuto connettivo diffuso* all'interno dei territori interstiziali compresi fra il capoluogo e i centri adiacenti. Dando seguito alle sollecitazioni del Gruppo G124 sull'importanza delle infrastrutture scolastiche per il rammendo urbano, il progetto si concentra in particolare sulla riqualificazione delle scuole con la prospettiva di istituire una rete di spazi pubblici all'aperto, con attrezzature di servizio e infrastrutture a supporto della mobilità dolce e lo sport. Le infrastrutture scolastiche sono state impiegate così come leva strategica per raccordare e integrare i singoli quartieri, in una visione di sviluppo sostenibile estesa all'intera area metropolitana.

Nel caso della Città Metropolitana di Milano il progetto si sofferma invece sulla trasversalità della nozione di periferia nel territorio, intesa come sistema di luoghi marginali in cui le condizioni sociali, economiche e culturali degli abitanti alimentano un insufficiente scambio informativo tra politiche pubbliche e politiche urbane. La proposta quindi non affronta direttamente le questioni legate alla riqualificazione spaziale, ma piuttosto la messa in opera di una "rete aperta" di attività e soggetti. Per il tramite della rete si dovrebbero promuovere vari programmi d'intervento, finalizzati a riqualificare i processi sociali ed economici locali e al tempo stesso a ridurre le disuguaglianze in termini di accesso alle risorse ambientali, di inclusione abitativa, di promozione culturale.

La proposta del Comune di Napoli mette in luce soprattutto la maggiore problematicità della riqualificazione urbana quando ci si deve confrontare con errori e fallimenti ereditati dalla modernità. Significativo da questo punto di vista è il caso di Scampia, essendo stato deciso di portare a termine il processo di demolizione delle "Vele" iniziato dal lontano 1997. Questa scelta trova le sue ragioni nella peculiarità del contesto locale, la cui eccezionalità sconsiglia di assumere la stessa strategia della demolizione come un modello reiterabile in altre situazioni. Peraltro il

mantenimento e la riqualificazione della quarta Vela residua denota la volontà di rilanciare Scampia come nuovo fulcro delle funzioni pubbliche a carattere territoriale, coordinandosi con le politiche e gli interventi previsti per la Città Metropolitana di Napoli.

Il progetto del Comune di Prato assume come tema centrale il riuso del patrimonio edilizio inutilizzato, soprattutto industriale, individuando in particolare tre interventi mirati a riqualificare e rifunzionalizzare la nuova periferia formatasi a ridosso delle mura del centro storico, a seguito del graduale processo di delocalizzazione delle attività industriali più antiche. Gli interventi attengono a temi di carattere sociale, in particolare: il potenziamento dei servizi a scala urbana a supporto del terzo settore; il miglioramento delle condizioni di inclusione sociale; e lo sviluppo di modelli innovativi di welfare.

Anche la proposta del Comune di Reggio Emilia si confronta con le questioni del riuso, ma declinandone le ragioni culturali, le modalità di intervento e le finalità sociali in una diversa prospettiva. La strategia del riuso, in questo caso, si sostituisce alla prassi consolidata della rigenerazione monodirezionale, autoriale e permanente del patrimonio edilizio esistente e degli spazi vuoti abbandonati delle aree periferiche. Il ricorso a un workshop multi-attoriale consente di sperimentare un approccio progettuale ispirato all'evoluzione "per strati", reversibile nel tempo, alla cura dei beni comuni e alla previsione di interventi 'aperti' di riuso temporaneo. In particolare consente di attivare significativi investimenti sulla città pubblica e sulle strutture urbane di connessione, mobilitando anche la partecipazione attiva dei cittadini.

Nota metodologica

1. La numerosità dei progetti presentati con il primo bando per il "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia" e la progressiva estensione dei finanziamenti – dall'iniziale selezione ristretta a 24 progetti alla più inclusiva soluzione ampliata a tutti i progetti – hanno reso necessaria un'adeguata impostazione metodologica per l'avvio dell'indagine e il suo coordinamento. Considerando quale obiettivo prioritario dell'indagine l'approfondimento interdisciplinare su quanto sta avvenendo nella scena istituzionale, professionale e accademica italiana circa il rilancio delle politiche di riqualificazione delle periferie urbane, si è scelta la soluzione di iniziare riportando le testimonianze degli autori in ordine ai progetti che hanno ottenuto il migliore posizionamento nella graduatoria, integrandole con i progetti che hanno usufruito dell'estensione del finanziamento, ottenendo comunque con un punteggio minimo di 70/100.

Riferimenti bibliografici e legislativi

Arona A., 2017, "Periferie, ecco i 24 accordi di riqualificazione", ne *Il Sole 24ore* del 6 marzo 2017.

CIPE, Delibera n.2 del 3 marzo 2017, Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020. Assegnazione di risorse al «Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie», in *GU Serie Generale* n.147 del 26.06.2017.

CIPE, Delibera n.72 del 7 agosto 2017, Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020 - Determinazione e modulazione delle risorse assegnate con la delibera n. 2/2017 al «Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie», in *GU Serie Generale* n.265 del 13.11.2017.

DPCM 25 maggio 2016, approvazione contenuti del “Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia e della città di Aosta”, in *GU Serie Generale* n.127 del 01.06.2016.

DPCM 6 dicembre 2016, “Approvazione della graduatoria del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle Periferie”, in *GU Serie Generale* n.4 del 05.01.2017.

DPCM 16 febbraio 2017, “Modifica dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 25 maggio 2016 e 6 dicembre 2016 in materia di riqualificazione e sicurezza delle periferie”, in *GU Serie Generale* n.40 del 17.02.2017.

ISTAT, 2017, *Dossier della “Commissione parlamentare d’inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie”*.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2017, *Posizionamento italiano rispetto agli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell’Agenda 2030*, vers. 3.0, pp. 231-257;

Stati Generali della Green Economy, 2017, Manifesto della Green Economy per l’architettura e l’urbanistica “La città futura”, punti 5 e 7, scaricabile in <http://www.stati generali.org/manifesto>.

Urban@it – Centro Nazionale di Studi per le Politiche Urbane, 2017, *Sintesi del Terzo rapporto sulle città “Mind the gap. Il distacco tra politiche e città”*, scaricabile in https://www.urbanit.it/wp-content/uploads/2017/10/Sintesi_del_Rapporto_2017.pdf.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Una scuola che funziona è un quartiere che funziona. Un'idea per le periferie di Firenze

Davide Cardi, Daniela Angelini

Parole chiave:

Periferia interstiziale, Indotto felice, Pianificazione preventiva, Cabina di regia, Beneficiari indiretti

Abstract:

La Metrocittà di Firenze è un insediamento policentrico. Tale configurazione determina una particolare morfologia di periferia corrispondente a un tessuto connettivo diffuso negli ambiti territoriali interstiziali fra il centro capoluogo e i centri adiacenti, sviluppati anch'essi intorno a una matrice storica.

La proposta finanziata dal bando si articola in interventi messi a sistema nei vari ambiti periferici e sintetizzati in tre tipologie: istruzione e cultura, viabilità ciclo-pedonale, arredo urbano.

Si punta su una scuola che, al di fuori delle sue mura, diventi baricentro di un quartiere che vive e si relaziona con il territorio anche oltre l'orario scolastico. Perno di un "indotto felice" fatto di servizi, attrezzature, luoghi d'incontro e pubblici esercizi.

Ragioni e contenuti del progetto

La Città Metropolitana di Firenze ha partecipato al cosiddetto "Bando Periferie", finalizzato alla riqualificazione urbana e alla sicurezza delle periferie, pubblicato nel 2016 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ottenendo il finanziamento del proprio progetto composto da un sistema di 50 interventi. Crediamo sia opportuno evidenziare, in premessa, cosa si è inteso per periferia, ossia quale è stato l'ambito territoriale nel quale siamo andati a lavorare. La Città Metropolitana di Firenze è caratterizzata, dal punto di vista insediativo, da una struttura policentrica, rappresentata da un nucleo centrale maggiore costituito dalla città di Firenze (350.000 abitanti circa in 102 kmq di superficie) e da una serie di centri abitati di media dimensione (da 15.000 a 50.000 abitanti)

disposti intorno, a formare una prima cerchia di relazioni. Tali centri, seppur con i loro problemi e le loro esigenze di costante micro-pianificazione, possono essere considerati “sufficientemente organizzati”. Pertanto non sono stati interpretati come “periferie” nel senso che il termine ha assunto con il presente Bando, poiché caratterizzati da una loro identità e sostenibilità anche sociale e sviluppati con un certo equilibrio intorno alla loro matrice insediativa storica. La Metrocittà, tuttavia, è caratterizzata dalla presenza di ambiti periferici contraddistinti da una particolare morfologia, che non consiste nella classica periferia concentrica intorno alla città capoluogo, bensì è formata da un tessuto connettivo diffuso negli ambiti territoriali interstiziali fra il centro capoluogo e i centri adiacenti (Paba, 2008).

È proprio questo il contesto periferico nel quale si è ravvisata la necessità di un recupero funzionale, sociale, nonché di una maggiore relazione fra i vari ambiti territoriali e si è ritenuto che tali obiettivi potessero essere raggiungibili attraverso il pieno funzionamento del sistema scolastico, più in generale dell'istruzione, inteso come luogo di relazioni perfettamente integrato con una vivibilità sostenibile del quartiere; tutto ciò in sinergia con un adeguato sistema di spazi aperti pubblici di relazione e con un reticolo di mobilità ciclabile per una accessibilità dolce e lenta.

Le strutture scolastiche, nella realtà fiorentina, sono spesso localizzate negli ambiti periferici sopra evidenziati. L'obiettivo è di creare una scuola che, anche al di fuori delle mura, diventi baricentro di un quartiere che vive, che si relazioni con il territorio oltre l'orario scolastico e sia perno di un “indotto felice” fatto di servizi, attrezzature e pubblici esercizi. L'idea s'ispira anche alla linea di pensiero portata avanti a livello nazionale dall'architetto e senatore Renzo Piano che, a capo del gruppo G124, ha puntato prima sulla rigenerazione delle periferie, attraverso il “rammendo urbano”, poi ha individuato nella scuola il luogo principe per il “rammendo sociale” (Piano, 2015/2017). Al G124, a seguito dell'esito positivo della partecipazione al Bando, abbiamo fatto conoscere *la mission*. Con il progetto presentato dalla Città Metropolitana si è inteso inoltre rispondere alla necessità di diffondere e valorizzare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto, peraltro il mezzo più usato dai ragazzi in età scolastica, con l'auspicio di poter soddisfare con un'adeguata rete infrastrutturale dedicata, gli spostamenti sistematici casa-scuola, casa-lavoro e di accesso ai servizi, oltre quelli ricreativi o sportivi, sui quali si sono concentrate finora l'attenzione e le politiche per la bicicletta nel territorio fiorentino (Donati e Petracchini, 2015) (fig. 1). Questo ambizioso cambiamento culturale trova una connotazione in termini di riqualificazione delle periferie dal punto di vista sociale; «c'è una certa felicità urbana che certamente deve qualcosa all'uso quotidiano della bicicletta nella città. È evidente che facilita le relazioni, ci sono i ciclisti che parlano tra loro: è raro vederne uno che parla al telefono mentre pedala. La bicicletta è un'occasione di contatti umani rinnovati e in questo senso c'è una forte dimensione sociale» (Augé, 2009).

Strategie di rispondenza al bando 2016

La Città Metropolitana di Firenze propone come obiettivo principale del progetto la riqualificazione del sistema dell'istruzione e, in generale, il miglioramento delle condizioni di vivibilità della città da parte dei giovani, o ancor meglio dei bambini. Il tema della vivibilità della città da parte dei bambini, solo recentemente affrontato in Italia, infatti, è unanimemente considerato come un indicatore fondamentale della qualità urbana; l'obiettivo di far star bene i bambini è un obiettivo che interessa il complesso dei cittadini e i cui strumenti (ad esempio la realizzazione/ristrutturazione di edifici scolastici, biblioteche, reti di piste ciclabili, sistemi di verde, pedonalizzazioni, recupero di spazi inutilizzati) hanno utilità per l'intera città (fig. 2).



Fig. 1. Percorso ciclopedonale a Calenzano.

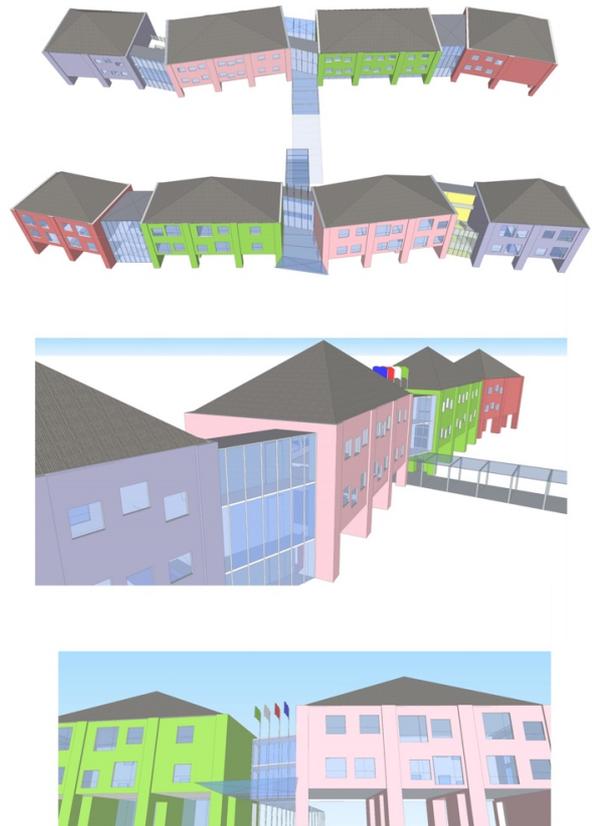


Fig. 2. Progetto per ampliamento Scuola "Pettini" a Scandicci.

Nelle periferie, ovvero nelle aree di più recente edificazione, non consolidate e prive di una morfologia riconoscibile, è più che mai indispensabile la pianificazione di luoghi focali per la ricostruzione dei margini (Stenti, 2016). Gli edifici destinati all'istruzione e il sistema della mobilità lenta necessario per il loro raggiungimento, si possono cioè configurare come strumenti di riqualificazione dei margini urbani, assumendo la valenza di cerniere funzionali tra le periferie dei diversi comuni della cerchia intorno a Firenze. In tale configurazione, i beni comuni divengono sempre più preziosi e la presenza di una scuola, di una biblioteca o di infrastrutture complementari come collegamenti pedo-ciclabili e arredo urbano, possono diventare un antidoto alla dispersione insediativa e alla perdita di identità territoriale, in modo da saldare territorio aperto e territorio urbanizzato, vecchio e nuovo, unità e diversità. Il tema dell'unità e della diversità, più che mai attuale, grazie a un generale accrescimento culturale delle nuove generazioni, può diventare sinonimo di una felice integrazione sociale (Bertozzi, 2012).

La scuola che si propone, quindi, è intesa come elemento di riqualificazione sociale, sempre aperta, accogliente e che possa essere a servizio del quartiere, perché "una scuola che funziona è un quartiere che funziona".

Lo schema policentrico che caratterizza la prima cerchia di comuni intorno a Firenze si manifesta con stessa intensità, seppur in diversa scala, nei comuni più distanti dal capoluogo e dai più importanti servizi infrastrutturali. Il territorio della Città Metropolitana ripropone, cioè, quel rapporto fra tessuto urbano consolidato e tessuto connettivo descritto per i comuni più vicini a Firenze, anche per altre polarità minori, più distanti dal capoluogo, in un modello reticolare basato sulle

stesse necessità, alle quali si debbono dare nuovi spazi, relazioni, opportunità e strumenti adeguati di socialità e di interrelazione. In particolare, tali ambiti periferici si sono sviluppati intorno a tre centri medio/grandi: Empoli, Borgo San Lorenzo (Mugello) e San Casciano (Val di Pesa); essi costituiscono quel tessuto connettivo periferico di policentri urbani e territoriali che, una volta recuperato, dovrà valorizzare, sostenere e integrare le singole identità locali. Inoltre, tutte le periferie, perfino quelle più distanti, sono legate al capoluogo da un policentrismo di tipo reticolare, fatto di interazioni e interdipendenze, da connessioni basate su relazioni immateriali che ruotano attorno a meccanismi di reti capaci di connettere le specificità territoriali per mezzo di attività sociali, economiche, ambientali o culturali.

La presente proposta progettuale localizza i singoli interventi all'interno di specifici ambiti territoriali periferici della Città Metropolitana di Firenze, riconosciuti come aree degradate da riqualificare e di seguito evidenziati.

Un primo grande ambito è costituito dal margine Ovest del capoluogo, dove è localizzata la più grande area periferica di Firenze che, a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta del secolo scorso, è stata investita da intensi processi di urbanizzazione che hanno profondamente alterato la struttura storica del territorio, con espansioni incontrollate e saldature degli abitati.

Il territorio è stato segmentato da infrastrutture, realizzate più o meno casualmente, che hanno innescato nuovi fenomeni insediativi. Il suolo agricolo è risultato non solo drasticamente ridotto, ma spesso degradato e inutilizzato; tuttavia, possono essere ancora individuate, per quanto deformate, le identità storiche del territorio, sia come ruoli, sia come nuclei, oltre a strutture leggibili degli antichi insediamenti. La matrice storica è riconducibile a un'antica divisione, la centuriazione, opera di bonifica e ripartizione agraria di epoca romana che, definendo linee rette e perpendicolari, disegnava quadrati di circa 710 ml di lato. Tracce di tale attività sono rinvenibili nella toponomastica di località come Terzolle, Quarto, Quinto, Sesto e Settimello, che prendono il nome dalla distanza in miglia romane dall'antica Florentia (fig. 3).

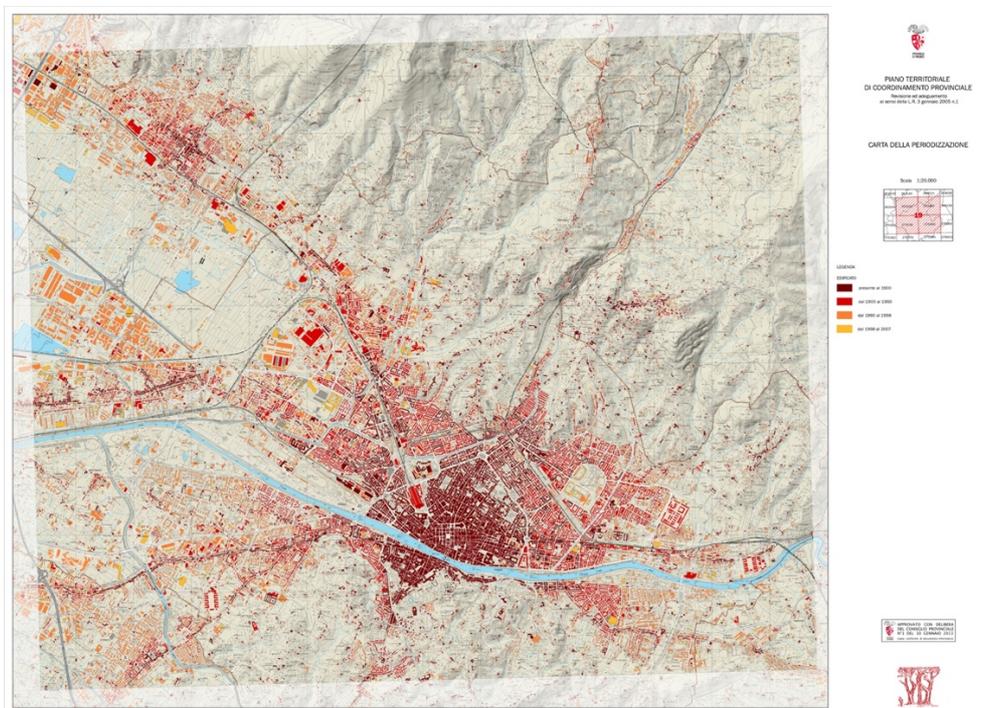


Fig. 3. PTCP Firenze - Carta della periodizzazione.

La periferia Est del capoluogo è invece caratterizzata da un tessuto urbano meglio strutturato per la presenza sia di minori infrastrutture, sia di una minore densità insediativa, caratterizzata da promiscuità di funzioni, con la permanenza di aree agricole di rilievo. Si tratta tuttavia di un ambito periferico eterogeneo nei caratteri morfologici e disarticolato nelle parti che, per vari aspetti, ha ancora forte quel carattere di “provvisorietà” che contraddistingue la periferia.

Gli ambiti periferici più distanti dal capoluogo, come il Mugello, l'area Empolese e il Chianti/Val di Pesa, seppur caratterizzati da contesti insediativi con densità edilizie non proprie della città, sono rappresentati da tessuti insediativi recenti, la cui crescita è avvenuta per addizione di piccole lottizzazioni che hanno portato a saldature a volte casuali. In questi settori interstiziali si concentra pertanto un mix di funzioni e strutture di vario interesse (aree residenziali, aree produttive, direzionali, commerciali, scuole, giardini) che, tuttavia, trovano una collocazione non organica e non riescono a produrre una nuova “centralità” urbana, fisicamente riconoscibile (Benevolo, 2011). In tutti gli ambiti sopra descritti si generano gli stessi inevitabili effetti nella vita della comunità, consistenti principalmente in pesanti disagi in termini di emergenza sociale, abitativa e sul fronte della mobilità (Bauman, 2000).

Il progetto si articola in una serie di interventi messi a sistema, localizzati nei vari ambiti periferici e consistenti in “lotti funzionali” autonomamente fruibili; sono suddivisi in tre tipologie: progetti per l'istruzione e la cultura, progetti per la connettività ciclo-pedonale, progetti per l'arredo urbano.

Nel dettaglio, dei 50 interventi presentati, tutti di pubblica utilità:

- 6 consistono in ampliamenti di istituti scolastici, una biblioteca, un auditorium (fig. 4);
- 13 riguardano lavori di riqualificazione o adeguamento alle normative vigenti in materia di sicurezza, abbattimento delle barriere architettoniche, prevenzione incendi, messa in efficienza energetica di edifici scolastici;
- 11 sono progetti di piste ciclabili e passerelle ciclopedonali sull'Arno (figg. 5 e 6);
- 20 consistono in realizzazione e sistemazione di aree a verde pubblico, riqualificazione e sistemazione funzionale di piazze, di edifici pubblici, riqualificazione, potenziamento e manutenzione di impianti di illuminazione pubblica e reti di videosorveglianza (fig. 7).

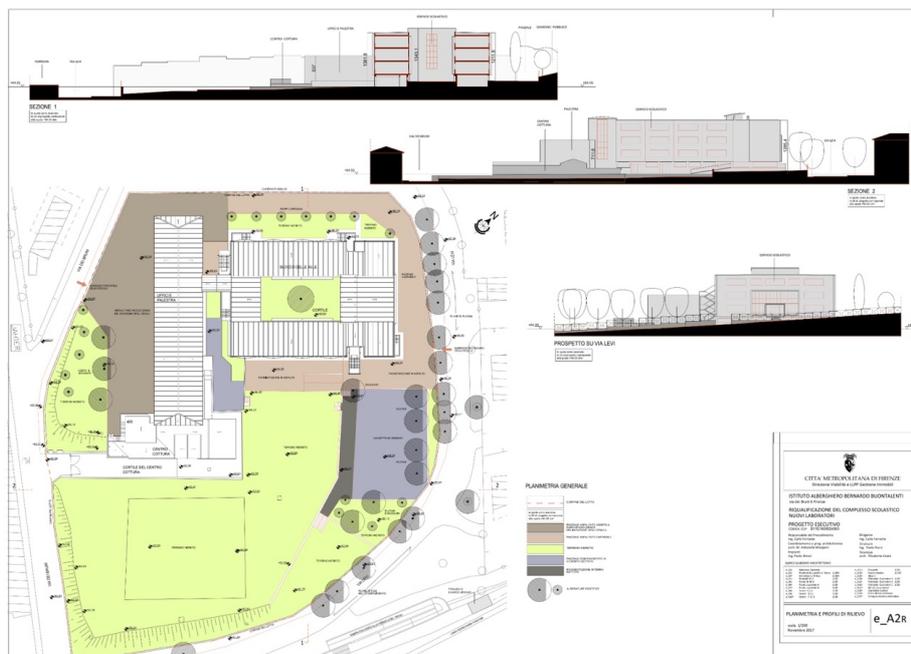


Fig. 4. Ampliamento Istituto Buontalenti a Firenze.

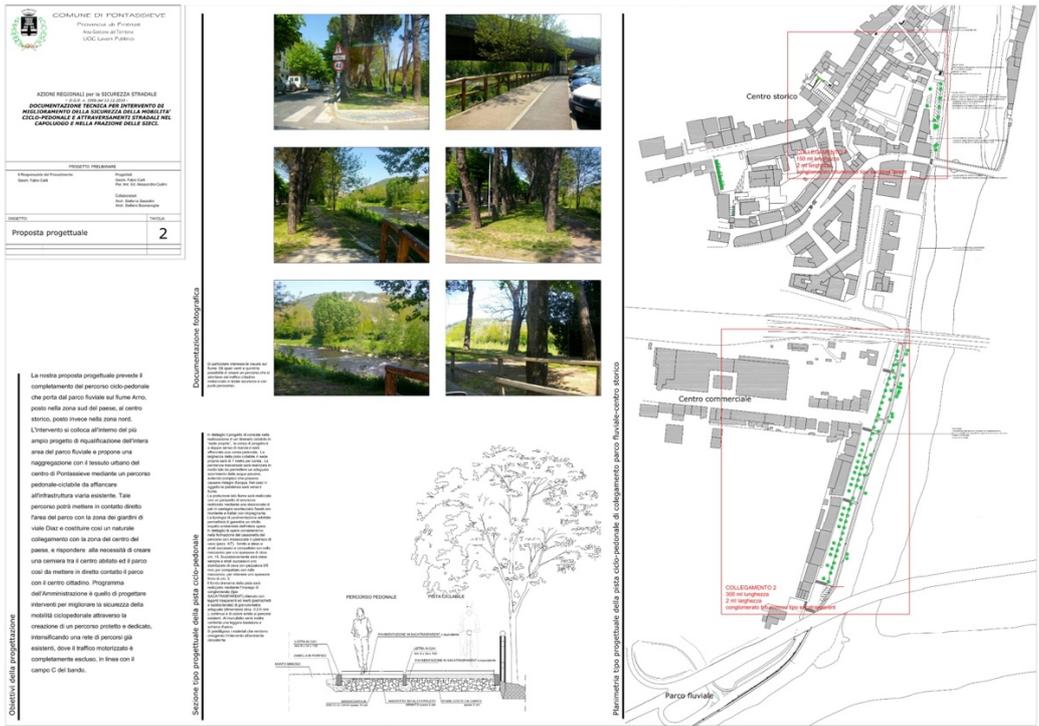


Fig. 5. Collegamento ciclopeditonale Parco fluviale - centro storico di Pontassieve.

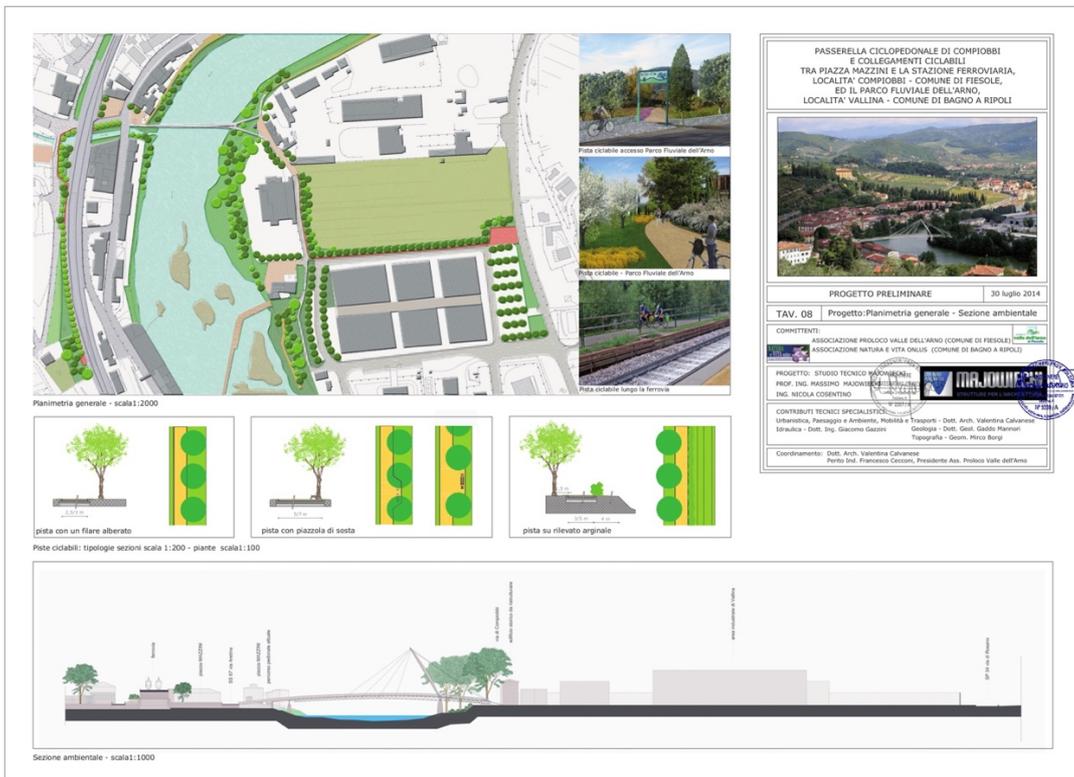


Fig. 6. Passerella ciclopeditonale Vallina Compiobbi.



Fig. 7. Sistemazione funzionale di P.za Gramsci a Campi Bisenzio.

A titolo di esempio, si descrivono sinteticamente alcuni interventi che possono ritenersi emblematici dell'intero sistema.

“Intervento di recupero di un immobile inutilizzato di proprietà comunale all'interno dell'Istituto Comprensivo di Pontassieve”. Uno degli esempi più calzanti di cosa s'intende per scuola come elemento di riqualificazione sociale. La nuova struttura accoglierà un auditorium, sale prove per la musica e vari laboratori didattici attivati dalla scuola nell'ambito dell'orario scolastico; in orario post-scolastico gli spazi saranno utilizzati per attività di tipo sociale, culturale e ricreativo, per teatro, musica e arte. Tale destinazione, in una parte della città densamente abitata e sprovvista di luoghi di aggregazione giovanile, potrebbe costituire una risposta importante al contrasto del disagio e un prezioso luogo di incontro. Si prevede l'utilizzo della struttura per un arco di tempo giornaliero dalle ore 8 del mattino alle ore 24 (fig. 8).

“Ampliamento dell'Istituto di Istruzione Superiore Chino Chini di Borgo San Lorenzo”. L'intervento, progettato dalla Città Metropolitana, consiste nella sostituzione del prefabbricato esistente con un nuovo edificio composto di 18 aule e collocato nella parte retrostante del lotto, costituendo una “L” con l'edificio principale in modo da accorpate le funzioni e mantenere l'ingresso attuale. L'istituto è collocato al confine est dell'abitato di Borgo San Lorenzo, lungo la Strada Provinciale 551 “Traversa del Mugello”, in un tessuto a destinazione mista produttivo-residenziale. La vitalità del contesto è sostenuta dalla presenza di due istituti scolastici superiori che, insieme al vicino centro piscine, attirano un vastissimo numero di utenti in tutte le ore del giorno, grazie anche alla presenza del palazzetto dello sport a servizio sia della scuola che delle varie associazioni sportive. Il progetto di ampliamento dell'istituto scolastico instaura, in questo caso, un processo virtuoso di rigenerazione dell'ambito periferico in cui è situato.



Fig. 8. Ristrutturazione scuola Maltoni a Pontassieve.

Un interessante intervento di connettività riguarda la “previsione di una Passerella ciclo pedonale sull’Arno” che consentirà il collegamento tra la fermata ferroviaria di San Donnino, posta nel Comune di Signa in riva destra del fiume Arno, e la frazione di Badia a Settimo posta in riva sinistra, nel Comune di Scandicci. Si tratta di un ambito marginale dal punto di vista infrastrutturale/insediativo e, di conseguenza, sociale; siamo nelle vicinanze di un’area industriale semi abbandonata (ex Eusonia), in prossimità di un’area ferroviaria priva di collegamenti infrastrutturali e caratterizzata da degrado sociale e abbandono. Il ponte ciclabile collega le due sponde in cui sono localizzate altre piste con andamento longitudinale rispetto al corso d’acqua e potrà risultare funzionale al parco fluviale dell’Arno, ulteriore crocevia fra gli esistenti percorsi ciclopeditoni della zona.

I criteri utilizzati per le scelte progettuali, da un punto di vista ecologico/ambientale, sono i seguenti:

- minor invadenza possibile per l’inserimento nel territorio del progetto nel rispetto del paesaggio circostante;
- mantenimento dello sguardo libero sia a monte che a valle;
- valorizzazione e arricchimento del contesto territoriale in cui è inserito;
- continuità del percorso lungo la sommità arginale.

Il ponte pedonale e ciclabile avrà una luce di circa 180 metri e poggerà internamente su un solo pilone di sostegno collocato a una distanza asimmetrica. Il profilo dell’opera nel paesaggio è sottile, abbinato a una leggera curvatura nelle due campate. Dal punto di vista concettuale il progetto

architettonico è ispirato alla forma del *kajak*, sorretto da una pila dall'aspetto di un masso ciclopico, che conferisce leggerezza all'opera infrastrutturale. La tipologia architettonica è particolarmente innovativa e di qualità (fig. 9).



PASSERELLA CICLO-PEDONALE SULL'ARNO

Fig. 9. Passerella ciclo-pedonale sull'Arno loc. San Donnino, ispirata alla forma del *kajak*, sorretta da una pila dall'aspetto di un masso ciclopico, che conferisce leggerezza all'opera.

Infine la “riqualificazione di Piazza del Ghirlandaio a Calenzano” è un esempio di progetto di arredo urbano. L'intervento, finalizzato a migliorare la qualità e il decoro urbano di piazza del Ghirlandaio, si inserisce in un più vasto programma di riqualificazione e collegamento con l'area periferica denominata Dietro Poggio che, pur avendo un forte connotato paesaggistico, è stata interessata, nel tempo, da un processo di urbanizzazione carente di infrastrutture e servizi adeguati. Per l'intero contesto urbano oggi è stato avviato un percorso di rigenerazione e, nello specifico, Piazza del Ghirlandaio svolge un importante ruolo di collegamento e cerniera tra l'area marginale di Dietro Poggio e il centro cittadino (fig. 10). Il progetto consiste nella riqualificazione di tutta la piazza, attraverso un assetto distributivo che differenzia la mobilità carrabile da quella pedonale mediante il rinnovo della pavimentazione ed elementi di arredo urbano. Sarà inoltre eseguita la sostituzione dell'apparato vegetazionale, caratterizzato da pini domestici, con esemplari di latifoglie ad alto fusto che troveranno sistemazione in spazi di dimensioni adeguate e funzionalmente asserviti al ruolo della piazza: luogo per eventi e spazio di sosta. L'individuazione di un punto di aggregazione, in una parte della città densamente abitata e sprovvista di tale funzione, è inoltre lo scopo sociale dell'intervento. (Errigo e Errigo, 2016).



Fig. 10. Riquilificazione di Piazza del Ghirlandaio a Calenzano – analisi urbana.

Integrazione con altre iniziative compiute o in progress

Nel periodo in cui la Metrocittà di Firenze stava partecipando al “Bando Periferie”, era in corso di redazione il Piano Strategico, che la Legge 56/2014 (Legge Delrio), per la prima volta, ha reso obbligatorio, almeno per la Città Metropolitana, decretandone la valenza di “Atto di Alta Amministrazione”. Si tratta di una speciale categoria di atti amministrativi, la cui peculiarità risiede nella funzione di collegamento tra l'indirizzo politico e l'attività amministrativa in senso stretto.

Il Piano Strategico ha individuato tre “visioni”, ognuna delle quali è articolata in strategie, per il raggiungimento delle quali sono specificate le relative azioni.

All'interno della visione “opportunità diffuse”, infatti, viene determinata la strategia del “riuso 100%”, intesa come rigenerazione di porzioni significative di territorio, per il raggiungimento della quale è individuata l'azione a breve termine denominata “Città Vivibile: riquilificazione urbana, vivibilità e sicurezza delle periferie” che si concretizza nel progetto presentato dalla Città Metropolitana per il “Bando Periferie”, in piena sinergia con la strategia della visione. Il progetto mette a sistema i vari interventi all'interno di specifici ambiti territoriali periferici della Città Metropolitana di Firenze, riconosciuti come aree degradate da riquilificare, con l'obiettivo di dare una nuova identità alle periferie considerando i luoghi dell'istruzione come baricentri per la definizione di nuove e costruttive relazioni.

Per completezza di riferimento, oltre alla citata Legge 56/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”, l'inquadramento normativo di riferimento per la Regione Toscana è la Legge Regionale 65/2014 “Norme per il governo del territorio” che ha, tra i suoi obiettivi, la rigenerazione delle aree urbane degradate, attribuendo proprio alla Città metropolitana il compito di valorizzare e recuperare i sistemi insediativi esistenti all'interno del proprio piano territoriale.

Risposte tecnologiche, criticità attuative, ricadute operative

In un'ideale organizzazione amministrativa si auspicherebbe una pianificazione dei principi strategici, prima individuati e ordinati in una strumentazione generale, poi attuati attraverso coerenti e specifiche azioni di dettaglio. Questa cronologia però non si è potuta rispettare nella Metrocittà di Firenze, nonostante il giovane Ente si sia dotato di un Piano Strategico poco dopo l'entrata in vigore della Legge Delrio. Il "bando periferie", infatti, è stato pubblicato alcuni mesi prima dell'approvazione del Piano.

È una difficoltà nota a tutti gli operatori del settore riuscire ad attuare 50 opere pubbliche che, seppur facenti parte di un unico progetto-sistema, sono eseguite individualmente, rispettando un cronoprogramma prestabilito e applicando la non semplice disciplina contenuta nel Codice dei contratti. Tuttavia, questa sarebbe stata una complessità secondaria e superflua se la mancanza di una pianificazione specifica a monte avesse reso addirittura vana l'opportunità; il rischio è stato tangibile durante la prima fase di partecipazione al bando, a causa delle ristrettezze temporali e della scadenza del 30 agosto. Invece, la dotazione di un piano per individuare le emergenze sulle quali prioritariamente intervenire, in termini sia di recupero architettonico-urbanistico, sia di opportunità socio-economiche, avrebbe messo in grado l'Amministrazione di svolgere al meglio il ruolo di propulsore del rilancio economico del territorio e di attrattore di investimenti; ruolo cui è chiamata dal legislatore sia con la Legge 56/2014 che con la Legge Regionale 65/2014.

La Città Metropolitana di Firenze alla luce dell'esperienza maturata, pertanto, ha disposto di inserire nel redigendo Piano Territoriale approfondimenti tematici improntati proprio a rendere l'Amministrazione il più possibile preparata a cogliere le opportunità di finanziamenti pubblici. Riconoscere alla Metrocittà il ruolo di "cabina di regia" per la promozione, l'intercettazione e il *management* di progetti territoriali strategici attivati sui fondi regionali, ministeriali ed europei, potrebbe essere un nuovo ruolo che consentirebbe di superare i limiti di eventuali bandi futuri di gestione di risorse saltuarie e inattese da parte di enti affaticati da molti altri compiti, attuando, pertanto, politiche d'integrazione delle azioni per la rigenerazione delle periferie urbane (Lino, 2013).

Conclusioni

Ritornando al nostro Progetto e considerando le tre tipologie d'intervento (opere per l'istruzione, per la viabilità ciclabile, per l'arredo urbano), risulta evidente ritenere come diretti beneficiari i loro principali fruitori, e quindi gli studenti, che avranno strutture migliori; i cicloamatori e i giovani sportivi che potranno spostarsi in modo sostenibile; i bambini, gli adolescenti, gli anziani, i turisti, che potranno usufruire degli spazi di arredo e verde urbano per relax, tempo libero, socializzazione (Galdini, 2017). Cultura e sostenibilità ci spingono tuttavia a ipotizzare una più lungimirante visione all'interno di un contesto di periferia recuperata e, di conseguenza, presupporre ulteriori "beneficiari indiretti": si tratta di tutti i residenti, con particolare riferimento alle nuove generazioni che avranno a disposizione maggiori strumenti per vivere in un contesto sociale in cui regni l'integrazione (Bertozzi, 2012).

L'auspicio della Città Metropolitana di Firenze, con l'attuazione del proprio progetto, è di poter dare vita a un quartiere che, una volta riqualificate e valorizzate scuole, biblioteche e infrastrutture complementari, instauri nuove relazioni anche oltre l'orario scolastico e che lo possa fare in sicurezza. Ciò potrà essere stimolo per perseguire uno sviluppo "equilibrato" dell'intero tessuto

periferico della Città Metropolitana. Questo tipo di configurazione dovrebbe consentire inoltre, attraverso la riqualificazione del connettivo interstiziale delle periferie, di produrre ordine e di potenziare il sistema delle relazioni tra il centro del capoluogo e quello dei comuni contermini, così da far sparire le periferie e creare un unico grande centro metropolitano.

Gli autori

Davide Cardì, architetto, si occupa dal 1997 di urbanistica e pianificazione territoriale, prima presso la Provincia di Firenze, oggi nell'ente Città Metropolitana di Firenze.

Ha coordinato la redazione di vari strumenti urbanistici comunali. Attualmente sta partecipando alla redazione del Piano Territoriale Metropolitano.

Daniela Angelini, architetto, ha conseguito il master in *governo del territorio*. Si occupa di pianificazione territoriale dal 2002 presso la Provincia di Firenze ora Città Metropolitana. Ha redatto articoli per il *Progetto di fattibilità del Parco fluviale dell'Arno* ed è coautrice del libro *Girovagarno: percorsi a piedi e in bici lungo l'Arno*.

Riferimenti bibliografici

Augé M. (2007) *Tra i confini. Città, luoghi, interazioni*, Bruno Mondadori, Milano, IT

Augé M. (2009) *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, IT.

Bauman Z. (2000) *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano, IT

Benevolo L. (2011) *La fine delle città - intervista a cura di Ermani F.*, Laterza, Roma-Bari, IT

Bertozzi R. (2012) *Partecipazione e cittadinanza nelle politiche educative*, Franco Angeli, Milano, IT

Donati A., Petracchini F. (2015) *Muoversi in città. Esperienze e idee per la mobilità nuova in città*, Edizioni Ambiente, Milano IT

Errigo F., Errigo M. (2016) *Piazze Luoghi di metamorfosi urbana*, Torri del Vento Edizioni, Palermo, IT

Galdini R., (2017) *Terapie urbane. I nuovi spazi pubblici della città contemporanea*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli (CZ), IT

Lino B. (2013) *Periferie in trasformazione. Riflessi dai «margini» delle città*, Alinea Editrice, Firenze, IT

Martinotti G., Forbici F. (2012) *La metropoli contemporanea*, Edizioni Angelo Guerini e Associati, IT

Paba G. (2008) *Le periferie tra marginalità e innovazione*, *Antologia Vieusseux*, Polistampa, Firenze, IT

Piano R. (2015) *G124: Diario delle periferie/1 Giambellino* - a cura di Piano C. , Edizioni Skira, Milano, IT

Piano R. (2017) *G124: Diario delle periferie/2 Marghera* - a cura di Mariotto A., Edizioni Skira, Milano, IT

Secchi B. (2013) *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari, IT

Stenti S. (2017) *Fare quartiere. Studi e progetti per la periferia*, Clean, Napoli, IT



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Dal Bando periferie a nuovi modelli di coesione e di accoglienza

Isabella Susi Botto, Nausicaa Pezzoni*

Parole chiave:

Welfare, Rigenerazione urbana, Inclusione sociale, Visione strategica

Abstract:

Il progetto "Welfare metropolitano e rigenerazione urbana. Superare le emergenze e costruire nuovi spazi di coesione e di accoglienza", finanziato dal Bando Periferie ex D.P.C.M. 25/5/2016, ha significato per Città metropolitana di Milano aggregare e coordinare sotto la propria regia un insieme di progetti sviluppati dai Comuni proponendo una visione strategica di riferimento. La sfida è ora consolidare l'esperienza avviata, trasformando un'occasione legata a un programma straordinario in una prassi ordinaria e virtuosa. Gli interventi in corso di realizzazione sono guidati da una chiave di lettura unitaria del tema periferie, e rispondono all'ipotesi che l'inclusione sociale possa dare forma alla rigenerazione urbana e che la riqualificazione del territorio a sua volta sia generativa di inclusione sociale.

1. Ragioni e contenuti del progetto: *Welfare metropolitano come strategia progettuale*

Con la partecipazione al programma straordinario per la riqualificazione delle periferie, Città metropolitana di Milano ha intrapreso un percorso che ha segnato una discontinuità rispetto alla prassi ordinaria di governo per due ordini di ragioni. La prima è relativa all'interpretazione del tema "periferie" e dell'idea stessa di riqualificazione, che è stata incentrata sul paradigma dell'inclusione sociale; la seconda ragione di novità concerne il modello di governance che Città metropolitana ha iniziato a costruire dando impulso a una progettualità fondata su una logica di rete aperta.

Dal punto di vista dell'interpretazione del tema periferia, il Bando ha sollecitato a interrogarsi su quali fossero i territori da considerarsi periferici, ovvero su come individuare i contesti urbani verso cui indirizzare le proposte progettuali. Negli studi urbani recenti, la periferia è stata descritta in

differenti contesti geo-politici e con diversi approcci disciplinari: è stata analizzata come dipendenza dicotomica di potere con la centralità (Kühn, Bernt, Colini, 2016), come condizione di marginalità spaziale e periferizzazione (Kühn, 2016; Bürkner, 2016; Naumann, Fischer-Tahir, 2013), come processo socio-economico di costruzione dell'esclusione – “the making of marginality” (Wacquant, 2015; Wacquant, Slater, Pereira, 2014), come territorio delle politiche *in fieri* e come territorio oggetto di strategie predatorie finanziarie (Bernt, Colini, Foerste, 2017), come territorio di conquista per la crescita urbana. Allo stesso tempo, le politiche pubbliche hanno rivolto il loro interesse alla periferia nel quadro delle politiche EU di coesione sociale, mentre i governi centrali e locali l'hanno affrontata attraverso programmi nazionali di riqualificazione (Soziale Stadt DE, Politique de la Ville FR, NDC in UK, Urbana ES, Bando Periferie Italia). Sulla base di questi quadri analitici, si è evidenziato quanto l'analisi teorica delle discipline urbane abbia mancato di efficacia nell'informare le politiche pubbliche e, viceversa, le politiche urbane non abbiano fino ad ora interpretato il contributo teorico-critico. È con l'obiettivo di iniziare a colmare questo gap che Città metropolitana di Milano ha costruito un progetto che focalizzasse l'attenzione non soltanto e non prevalentemente sullo spazio, quanto sui processi sociali ed economici che producono disuguaglianza.

Il punto di partenza è stato dunque quello di assumere la questione periferia come trasversale ai diversi territori, identificando come periferici i luoghi marginali a causa delle condizioni sociali, economiche, culturali dei suoi abitanti – anche laddove questi spazi fossero collocati geograficamente in un'area centrale.

I contenuti del progetto derivano in modo diretto da questa tematizzazione. Ampliare l'orizzonte geografico di ciò che è periferia ha comportato accettare la sfida di considerare periferica l'intera area metropolitana; allargarne il campo semantico ha significato costruire un progetto per la riqualificazione delle periferie che coinvolgesse i differenti livelli con cui un programma di riqualificazione urbana è chiamato a misurarsi: quello ambientale e di una mobilità sostenibile sul territorio, quello dell'inclusione abitativa, quello della promozione sociale.

Complessivamente, l'obiettivo del programma “Welfare metropolitano e rigenerazione urbana” è stato quello di innescare processi di riqualificazione di spazi sottoutilizzati o abbandonati attraverso progetti che rispondessero alla domanda abitativa di fasce deboli della popolazione e, al contempo, alla necessità di luoghi per attività culturali e aggregative volte a sostenere l'inclusione sociale: luoghi aperti al territorio, spazi per l'accoglienza e, contemporaneamente, potenziali attrattori per tutti i cittadini metropolitani, con funzioni di rilevanza sovracomunale.

In particolare, Città metropolitana ha richiesto ai Comuni di predisporre progetti che, declinati nell'ambito degli spazi per l'abitare piuttosto che nel quadro di un potenziamento infrastrutturale, sapessero coniugare all'interno del medesimo intervento la destinazione residenziale – o quella del trasporto pubblico – con quella culturale o del servizio sociale; progetti integrati, idonei a diversificare l'offerta residenziale in base alle esigenze specifiche di diverse tipologie di abitanti, o a individuare azioni di sostegno all'abitare anche indipendentemente da interventi diretti sul costruito.

Dal punto di vista del modello di governance proposto, Città metropolitana di Milano ha interpretato la partecipazione al Bando Periferie come un'occasione per misurarsi in modo trasversale con le questioni fondamentali del governo metropolitano e come un'opportunità per definire il proprio ruolo di regia rispetto ai temi e ai territori di progetto. Questa disposizione progettuale si è esplicitata nel promuovere un lavoro interdisciplinare all'interno dell'amministrazione, e nell'avviare una prassi di cooperazione fra diverse amministrazioni e soggetti coinvolti nei progetti: una prospettiva di lavoro che è stata identificata con l'immagine di una “rete aperta”, ovvero con una

visione strategica che rispondesse a una logica di collaborazione fra nuclei di attività e soggetti (non solo istituzioni, ma anche associazioni, cooperative, enti di categoria) e che prefigurasse una progressiva implementazione dei programmi di intervento. Nell'interpretare il proprio ruolo di regia rispetto ai territori di progetto, Città metropolitana ha proposto ai Comuni un'impostazione programmatica che seguisse tale logica, sia attraverso il consolidamento delle relazioni tra più Comuni che già avessero avviato progetti condivisi sui propri territori, sia attraverso l'attivazione di nuove reti in grado di lavorare su obiettivi strategici di scala sovracomunale. L'articolazione del territorio metropolitano milanese in zone omogenee – per caratteristiche geografiche, demografiche, storiche, economiche e istituzionali – realizzata dal Piano strategico approvato con Delibera di Consiglio del 12/05/2016 al fine di aggregare attività e servizi metropolitani decentrati rispetto al Comune capoluogo, costituisce una prima individuazione, seppure embrionale, di 'figure territoriali' (Bonfantini, 2017; Pasqui, 2000) volta a promuovere l'integrazione fra analoghi servizi dei Comuni singoli o associati. Seguire una logica di rete aperta ha significato innescare processi di rigenerazione urbana entro un disegno collaborativo che coinvolgesse più attori, attraverso la condivisione di spazi e di progettualità da parte di più amministrazioni aggregate fra loro; ha significato dare vita a progetti che prevedono ricadute, in termini di miglioramento della qualità urbana, su diversi contesti territoriali fra loro interrelati; ha significato infine porsi in una prospettiva che prevede la replicabilità dei modelli virtuosi anche su territori più estesi.

La candidatura di Città metropolitana di Milano per la riqualificazione delle periferie si inserisce in questo disegno: la proposta di un welfare metropolitano per la rigenerazione urbana è di costruire un sistema di servizi per l'accoglienza e la coesione sociale promosso e gestito da una rete di Comuni che abbia individuato sul proprio territorio luoghi da destinare a tali attività. Interventi per la mobilità sostenibile, strutture abitative, poli culturali e programmi per l'inclusione sociale sono fra loro interconnessi affinché ciascuna amministrazione possa trarre, dalle relazioni reciproche che i soggetti attuatori sapranno costruire, un vantaggio in termini di funzionalità, di attrattività, di economicità degli interventi e dunque anche in termini di una progettualità che possa ulteriormente svilupparsi e aggregare altri nuclei di attività dando vita a nuove polarità territoriali.

2. Strategie di rispondenza al bando 2016: un programma integrato per una nuova abitabilità

Il Bando periferie 2016 proponeva un ampio spettro di interventi per la riqualificazione delle periferie urbane, indicando diverse tipologie di azione possibili. Città metropolitana di Milano ha individuato nella "realizzazione di nuovi modelli di welfare metropolitano e urbano" (art. 4, punto 3, lettera d del Bando) la chiave attraverso cui ripensare, con un progetto complessivo di rigenerazione, alle aree "caratterizzate da situazioni di marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi" (art. 4, punto 2).

A questo fine ha preso le mosse da ciò che contraddistingue le periferie milanesi, ovvero da quei territori dell'abbandono, prevalentemente esito della dismissione industriale, collocati sia in aree urbane, anche le più centrali, sia nelle aree tradizionalmente classificate come periferiche. L'obiettivo verso cui è stato orientato il progetto "Welfare metropolitano e rigenerazione urbana" è di riconvertire ambiti un tempo cuore dell'attività produttiva – con i relativi insediamenti residenziali a loro volta fulcro della vita e delle attività delle classi lavoratrici – in luoghi idonei a generare quelle che sono oggi le attività capaci di produrre urbanità. Generalmente collocate dove è più scarsa la dotazione di servizi, le aree dell'abbandono richiedono di essere riattivate attraverso

progetti che producano un ribaltamento sia dal punto di vista dell'accessibilità, sia da quello della funzionalità, sia infine dal punto di vista della percezione da parte della cittadinanza: non più identificati come spazi marginali, questi luoghi devono potersi rappresentare come nuove centralità, perni di un'infrastruttura territoriale e sociale capace di aggregare attività diversificate e di unire differenti soggetti per la costruzione di una nuova abitabilità delle periferie metropolitane.

A questo scopo, è stata costruita una proposta progettuale per la riqualificazione di edifici e aree urbane che, come sopra accennato, affrontasse in maniera integrata differenti ambiti di intervento: da quello ambientale rivolto in particolare a promuovere una mobilità sostenibile sul territorio, a quello dell'inclusione abitativa, a quello della promozione culturale e sociale.

Sei raggruppamenti di Comuni, che comprendono complessivamente 31 amministrazioni, hanno partecipato al bando declinando la proposta di Città metropolitana ciascuno sulla base dei problemi emergenti e delle potenzialità presenti nel proprio contesto territoriale, nell'ottica di trasformarli in prospettive di lavoro e di innesco di processi di rigenerazione urbana. Di seguito se ne rappresenta una sintetica descrizione e la relativa rispondenza agli obiettivi del Piano strategico metropolitano.

2.1. Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti delle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana

Promosso da un Protocollo di Intesa fra i Comuni di Bussero, Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Gorgonzola, Gessate, Vimodrone, Milano, il progetto prevede la ristrutturazione e riqualificazione funzionale di alcune stazioni della linea metropolitana M2 e del relativo sistema di accessibilità, ai quali si accompagnano il recupero degli edifici ERP e la riqualificazione del Giardino Cascina Tre Fontanili e del sentiero Burrona in Comune di Vimodrone e la realizzazione di una ciclofficina in Comune di Bussero. Questo progetto risponde prioritariamente all'obiettivo del Piano strategico di "contribuire allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la mobilità", declinato nel quadro di una più ampia rigenerazione degli ambiti urbani che si attestano sulla linea della M2 oggetto degli interventi, attraverso il recupero di edifici e spazi pubblici e l'attivazione di servizi che possano dare impulso all'intero sistema territoriale lungo l'asta del Naviglio Martesana (figg. 1 e 2).

Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti delle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana
Azioni integrate per la rigenerazione, l'accessibilità e l'inclusione delle periferie

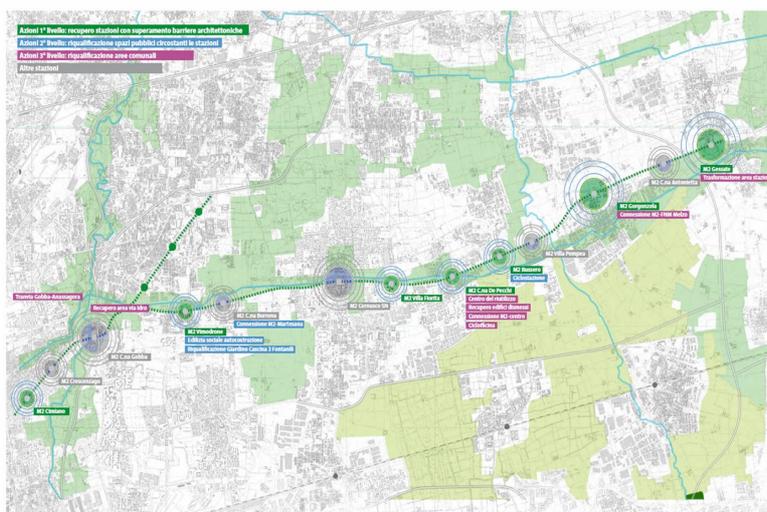


Fig. 1. Riqualificazione stazioni M2 Martesana.

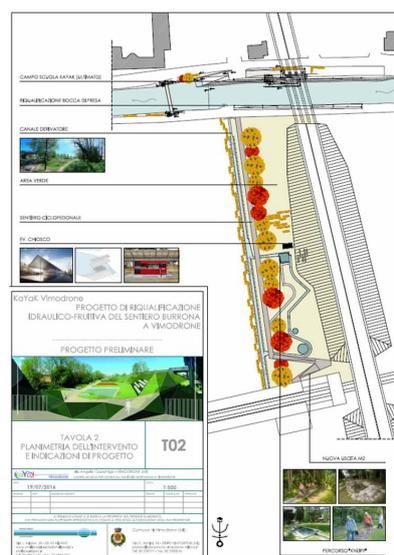


Fig. 2. Sentiero Burrona a Vimodrone.

2.2. Periferie al centro: Riqualificazione del Quartiere Satellite di Pioltello

Promosso da un Protocollo di intenti fra Prefettura e Tribunale di Milano, Comune di Pioltello con Caritas Ambrosiana, Diaconia Valdese e altri soggetti, il progetto prevede la riqualificazione di uno dei quartieri maggiormente interessati da processi di marginalizzazione nell'intera area metropolitana. Attraverso una serie di azioni dirette a promuovere l'integrazione sociale, a sostenere politiche per il lavoro, ad arricchire l'offerta di spazi e programmi per le attività ricreative, il progetto "Periferie al centro" si propone di dotare l'ambito di Pioltello, a partire dalla rifunzionalizzazione di un centro sportivo e dall'apertura di uno sportello di sostegno all'abitare, di infrastrutture adeguate all'inserimento di tale contesto geografico in un sistema ampio di relazioni multilivello che ne trasformino la condizione di isolamento in condizione di elevata urbanità (figg. 3 e 4).

2.3. Integration-machine. Riqualificazione delle periferie dell'Alto Milanese

L'ampia compagine di soggetti che propone la riqualificazione delle periferie dell'Alto Milanese ha immaginato una "macchina per l'integrazione" che, a partire dalla riqualificazione di tre edifici nei Comuni di Legnano, Rescaldina e Castano Primo, innesca un processo di inclusione sociale che affianca alla realizzazione di spazi abitativi a basso costo e relativi piani di gestione, la progettazione partecipata di alcuni luoghi pubblici, la creazione di nuovi spazi di aggregazione, oltre a interventi di formazione per l'inserimento lavorativo dei giovani. Il progetto si propone di consolidare una già avviata collaborazione fra amministrazioni e terzo settore e di ampliare la rete degli attori in campo anche attraverso processi di partecipazione, rispondendo con questo intento all'obiettivo del Piano strategico di "attuare politiche orientate allo sviluppo sociale sostenibile e inclusivo, garantendo a tutti i cittadini pari opportunità". I diversi poli di questa "macchina per l'integrazione" sono messi in rete non solo attraverso un sistema di gestione integrato, ma anche territorialmente attraverso l'implementazione di una linea del trasporto pubblico locale e la realizzazione di una pista ciclabile fra gli edifici oggetto di riqualificazione (figg. 5 e 6).

2.4. Rigenerazione urbana del Nord Milano

I Comuni di Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni presentano progetti eterogenei per il tipo di rigenerazione urbana proposta, accomunati dall'intento di costruire una nuova caratterizzazione identitaria di contesti marginali, perché poco accessibili o per la carenza di spazi di aggregazione e di servizi sociali e culturali che li contraddistinguono. Due sono le tematiche progettuali interessate, la prima a carattere prevalentemente sociale, la seconda improntata alla riqualificazione ambientale. Il recupero e il riutilizzo di una cascina storica per un intervento di housing sociale, la rifunzionalizzazione di un edificio scolastico, oltre alla realizzazione di "Case di cittadinanza" in cui vengono messe a sistema alcune delle progettualità legate alla cultura e alla socialità già presenti sul territorio, sono i progetti volti a favorire l'inclusione sociale. La creazione di una rete ciclabile di interscambio tra i Comuni di Cinisello Balsamo, Milano, Sesto San Giovanni e Monza, e il progetto di riqualificazione del Parco rurale di Cascina Gatti e Adriano, a cerniera fra il sistema fluviale del Lambro e dei Parchi del nord-est Milano, si propongono invece rispettivamente di valorizzare i nodi d'interscambio di scala metropolitana permettendo la ricucitura del tessuto urbano periferico, e di migliorare la qualità paesaggistica e ambientale di quella che oggi è definita come una "no land use" per la presenza, in particolare, di un elettrodotto di cui viene previsto l'interramento.

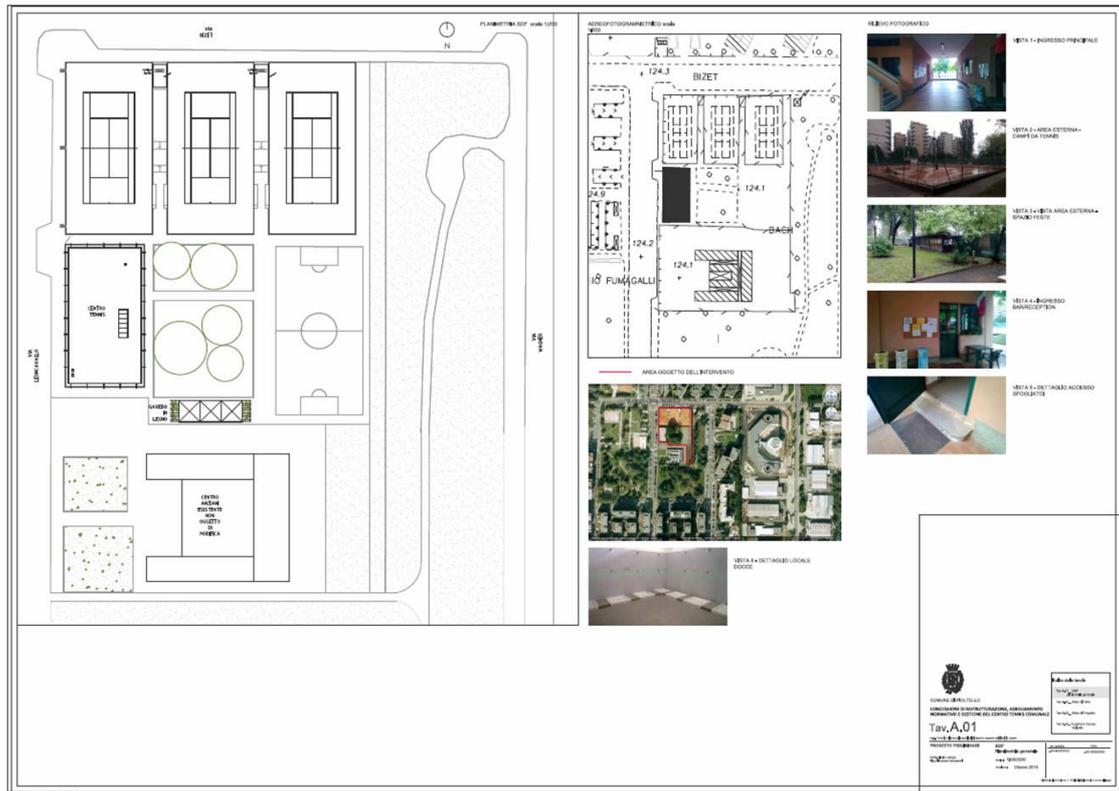


Fig. 3. Campo sportivo Pioltello.



Fig. 4. Serata di presentazione bando periferie Pioltello.

Inquadramento territoriale

Città metropolitana di Milano

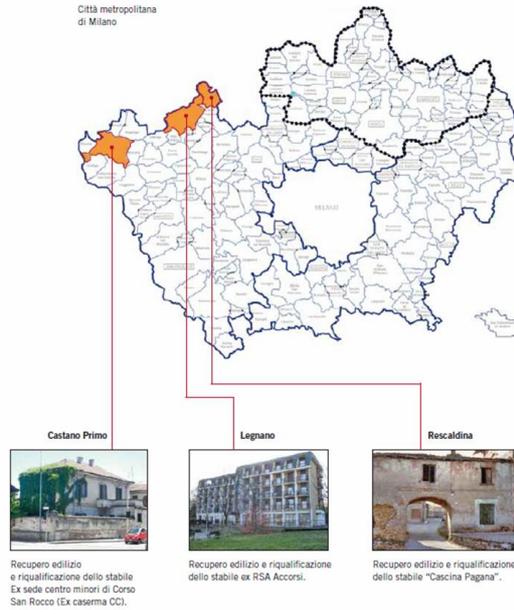


Fig. 5. Integration Machine.

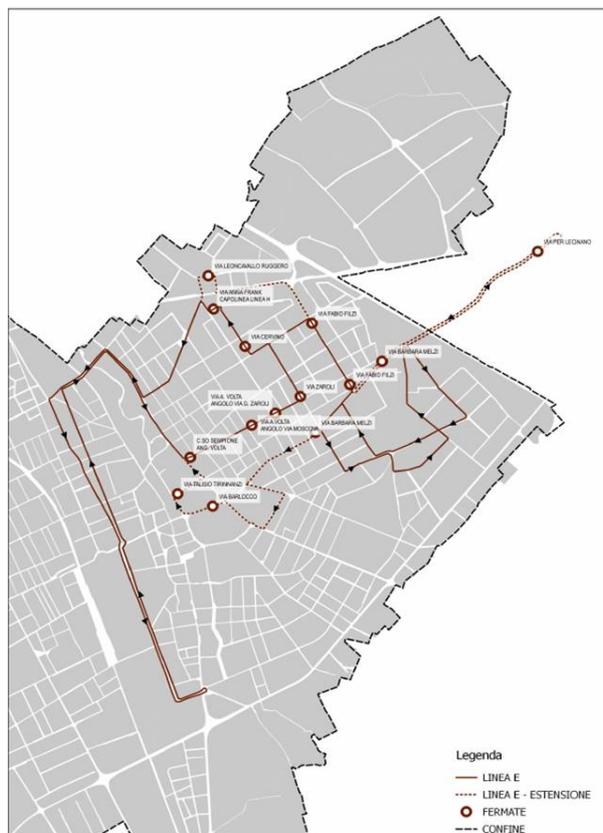


Fig. 6. Implementazione rete trasporto pubblico Rescaldina.

2.5. RICA (Rigenerare comunità e abitare) verso Human Technopole

Il Patto per il Nord Ovest, di cui fanno parte tutti i Comuni della relativa zona omogenea, congiuntamente con le aziende speciali consortili “Comuni insieme” e “Sercop”, oltre a diversi partner come Fondazione Cariplo, propone interventi volti all’inclusione sociale di varie fasce della popolazione, nell’ottica di generare nuovi poli di riferimento per l’intera comunità urbana. Il recupero e la rifunzionalizzazione di alcuni immobili, fra cui una casa cantoniera di proprietà di Città metropolitana, sono orientati ad accogliere all’interno del medesimo edificio una casa per anziani e un centro didattico sperimentale per l’infanzia e la terza età, oppure un auditorium insieme a luoghi di aggregazione per anziani e bambini, o ancora la realizzazione di un *community hub* e uno spazio per l’abitare di fasce deboli. Rigenerare spazi periferici integrando differenti funzioni legate all’abitare, attraverso un progetto articolato sul territorio di più Comuni, risponde all’obiettivo del Piano strategico di “promuovere, anche attraverso la cooperazione tra pubblico e privato, con particolare riferimento al terzo settore, un nuovo sistema di welfare generativo, inteso come leva strategica per l’innovazione”, e si inserisce pienamente nell’orientamento generale della proposta di welfare metropolitano volto a promuovere logiche di rete per costruire un sistema di servizi per l’accoglienza e la coesione sociale.

2.6. Per una città di noi. Rigenerazione urbana e sviluppo socioculturale nel Sud Ovest

In uno dei contesti socio-economici più degradati della Città metropolitana, i Comuni di Pieve Emanuele e Rozzano propongono di costituire una Cabina di regia stabile al fine di sviluppare un polo socioculturale intercomunale formato da tre laboratori urbani, uno a prevalente carattere sociale, l’altro sportivo, l’altro ancora culturale, riqualificando tre strutture pubbliche esistenti. Il progetto si avvale della consolidata collaborazione tra i due Comuni per costruire un coordinamento politico, tecnico e associazionistico che promuova la riqualificazione urbana attraverso interventi di contrasto al disagio. I tre laboratori costituiscono tre incubatori finalizzati alla promozione della cittadinanza attiva e alla diffusione della responsabilità sociale nella comunità cittadina, luoghi di aggregazione capaci di attrarre i talenti e le risorse presenti sul territorio al fine di costruire un’identità di quartiere e di favorire i legami sociali, dando risposta ai problemi di degrado legati all’alta tensione abitativa, a un elevato tasso di micro-criminalità e all’acuto disagio giovanile che hanno storicamente connotato questa regione urbana.

3. Integrazione con altre iniziative compiute o in progress: l’incubatore metropolitano per la rigenerazione territoriale

Come già evidenziato, la Città metropolitana di Milano ha assegnato grande rilievo strategico al tema della rigenerazione urbana e territoriale. Prima ancora che nel Piano strategico, fin dalla definizione dei suoi principi statuari esso informa le scelte fondanti della nuova istituzione.

La definizione di politiche orientate alla rigenerazione delle periferie metropolitane in una logica policentrica rientra infatti tra i contenuti del Piano territoriale metropolitano elencati dal comma 4 dell’articolo 36 dello Statuto dell’Ente. Il tema, diventato centrale nelle politiche nazionali con il Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie, ha assunto in seguito anche nel contesto milanese una rinnovata prospettiva strategica. Città metropolitana ha colto l’importante opportunità offerta dal Programma straordinario, ma la sfida è ora consolidare l’esperienza in corso, trasformando un’occasione legata a un programma straordinario in una prassi ordinaria e virtuosa.

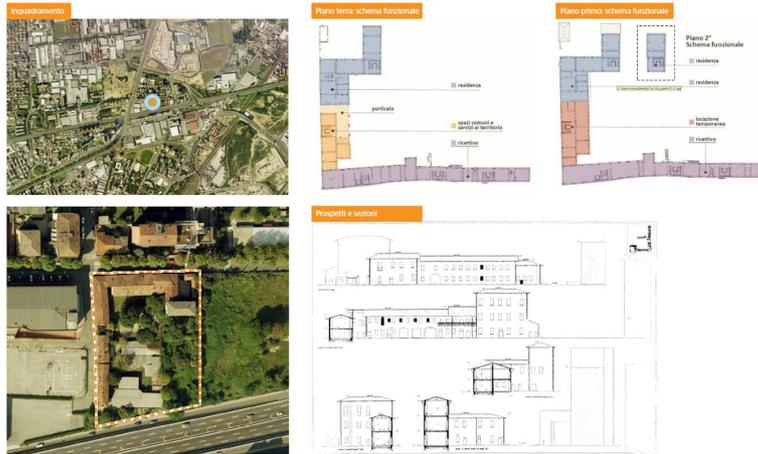


Fig. 7. Cascina Cornaggia Cinisello.

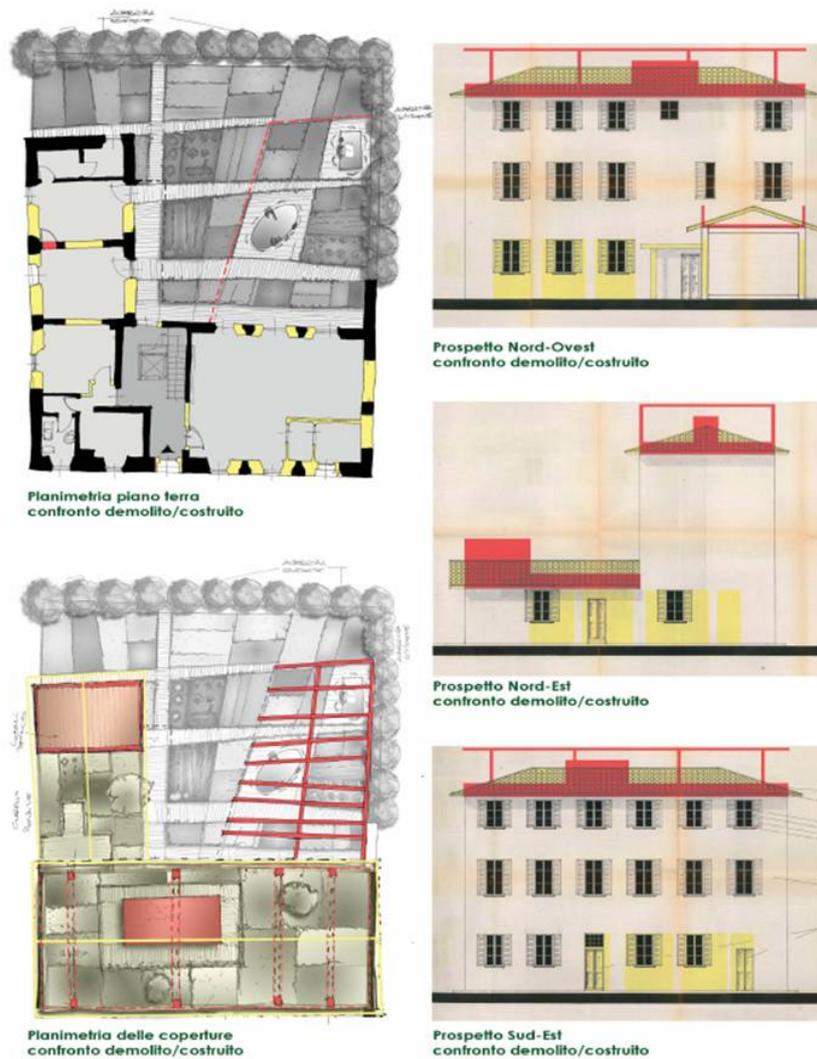


Fig. 8. Casa delle Stagioni Pogliano.

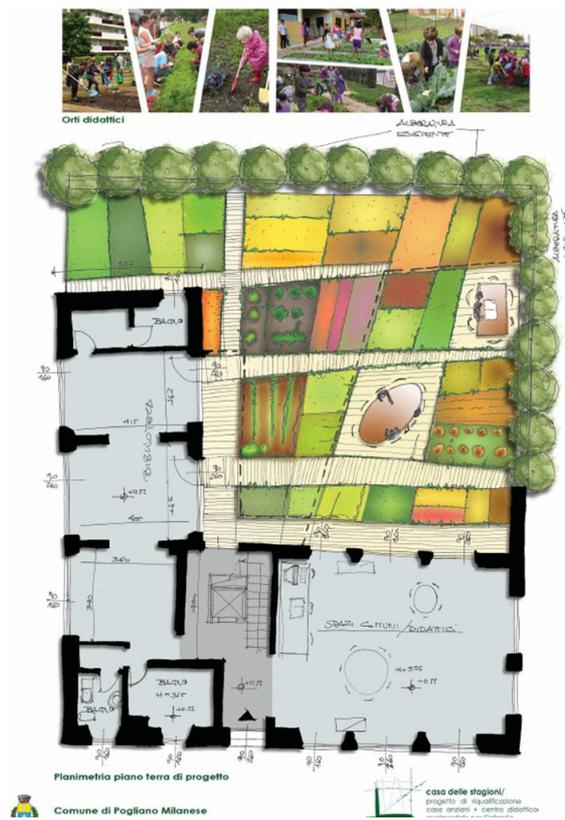


Fig. 9. Casa delle Stagioni (rendering).

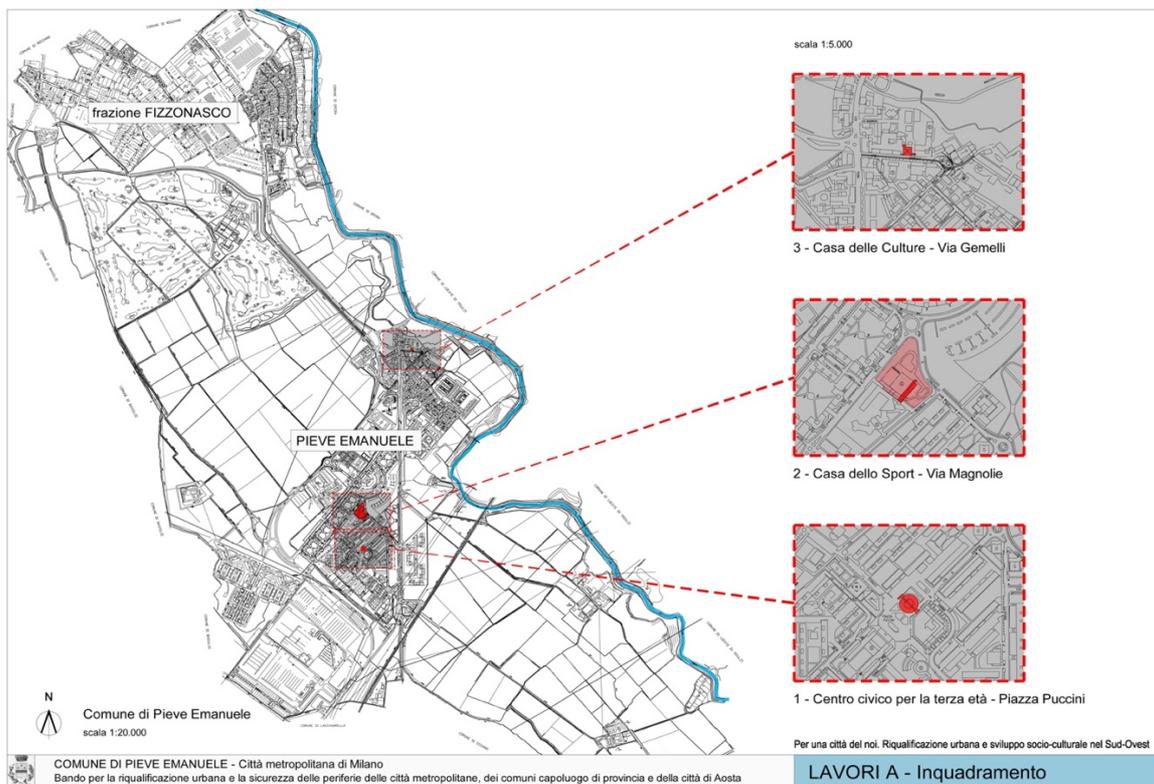


Fig. 10. Sud Milano Pieve Emanuele

Nell'ambito della revisione triennale del Piano strategico, delle attività di sviluppo del progetto finanziato dal Programma straordinario e dell'avvio della redazione del Piano territoriale metropolitano, Città metropolitana sta attivando, con i propri Comuni e con altri attori rilevanti del territorio, concrete azioni di rigenerazione urbana e territoriale, fondate su alcuni asset prioritari, tra i quali la valorizzazione dei beni pubblici, la promozione di forme di finanza sostenibile per l'investimento in infrastrutture sociali e la definizione di modelli di intervento per le periferie private impoverite.

Nell'ambito della revisione del Piano strategico (in corso di elaborazione riferita al triennio 2018-2020) sono state inserite tre proposte progettuali, che rappresentano altrettante linee di sviluppo del progetto Welfare metropolitano e rigenerazione urbana.

Una prima proposta riguarda la definizione e l'implementazione dell'"Incubatore metropolitano per la rigenerazione territoriale", definito come la struttura di promozione e supporto delle progettualità del territorio attraverso una serie di servizi offerti sia direttamente che attraverso la sua rete di relazioni. L'incubatore, pensato come una piattaforma di incontro tra progetti di rigenerazione e opportunità di sviluppo, opererà per alimentare e coordinare lo sviluppo delle progettualità sul territorio in tema di rigenerazione spaziale, fornendo differenziati livelli di cooperazione ai Comuni metropolitani: formazione/informazione sul monitoraggio dei finanziamenti, erogazione di tecnologia, consulenza sulla definizione e lo sviluppo dei progetti, consulenza amministrativa, networking con altri stakeholder per la costruzione di partnership, fino ad attività di comunicazione e marketing. L'incubatore mira così a promuovere lo sviluppo progettuale e la creazione di interventi, integrando talenti, know-how e reperimento di capitale all'interno di una rete che favorisce la crescita del territorio, misurata nella sua capacità di rigenerazione urbana. Oltre a tutto questo, esso potrà costituire una sorta di "certificatore di qualità" dei partner e dei progetti che si sviluppano al proprio interno, in termini di aderenza alle strategie sovra locali (PON, Intesa quadro con Regione, Piano Strategico Metropolitano, PTM, PTR...) e in termini di corrispondenza ai modelli di governance condivisi e modellizzati.

Una seconda strategia assunta nella revisione triennale del piano riguarda la valorizzazione dei beni pubblici per la rigenerazione territoriale e la promozione di forme di finanza sostenibile per l'investimento in infrastrutture sociali. Obiettivo della proposta è definire, implementare e realizzare progetti di riuso e riqualificazione di spazi e strutture di proprietà pubblica inutilizzati o sottoutilizzati che possano generare significative ricadute di natura sociale e ambientale ma anche opportunità di sviluppo economico e di leva finanziaria per ulteriori progetti.

La valorizzazione potrà avvenire seguendo due percorsi. Il primo contempla l'alienazione dei beni mediante procedure di selezione di proposte che tengano in prevalente considerazione aspetti di qualità tecnico-progettuale che producano benefici per la comunità in termini di attenzione all'ambiente, efficienza energetica, finalità sociali, ecc. Il secondo, in una prospettiva di mantenimento dell'assetto proprietario dei beni e di revisione dei loro modelli d'uso e gestione, secondo forme di concessione degli spazi che prevedano l'ibridazione di funzioni sociali e funzioni a mercato e di partner profit e no-profit in grado di ottimizzarne l'uso nella direzione di una maggiore sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Per suggerire metodi e contenuti del programma delle attività di progetto sono stati preliminarmente assunti alcuni modelli di riferimento, individuati rispettivamente: nello schema con cui il Comune di Milano ha partecipato a "Reinventing Cities", il bando internazionale lanciato da C40 che prevede l'alienazione di siti inutilizzati o in stato di degrado da destinare a progetti di rigenerazione ambientale e urbana; nell'innovativa categoria spaziale dei NUB "new urban bodies", organismi urbani polifunzionali in grado di ottimizzare l'uso degli spazi, componendo e ibridando

attività redditizie e attività sociali e promuovendo il coinvolgimento delle realtà locali nella gestione di alcune parti, nella direzione di una maggiore sostenibilità economica, sociale e ambientale.

La terza linea di sviluppo strategico riguarda la sperimentazione di modelli d'intervento innovativi nei contesti periferici, con un particolare fuoco sugli ambiti meno esplorati dalle politiche di inclusione abitativa e sociale nei contesti delle periferie di proprietà privata dei territori metropolitani.

4. Risposte tecnologiche, criticità attuative, ricadute operative: l'osservatorio di progetto

La prospettiva della rigenerazione territoriale si accompagna a un radicale cambiamento del modo di affrontare la pianificazione. Programmare interventi di rigenerazione spaziale alla scala metropolitana presuppone, come è stato evidenziato, l'acquisizione di specifiche competenze e la sperimentazione di pratiche non consuete.

È necessario saper integrare tra loro temi e dimensioni che all'interno delle amministrazioni hanno tipicamente rappresentato ambiti di competenza separati, saper agire in modo trasversale ai tradizionali confini amministrativi e costruire aggregazioni strategiche all'interno di territori ampi, saper infine mobilitare attori e comunità molteplici nell'organizzazione pratica di servizi che, combinando welfare e altre funzioni di rilevanza metropolitana, sappiano costituire nuove centralità per il territorio.

La dotazione di tali capacità e lo sviluppo di un'attitudine progettuale rappresentano gli obiettivi rispetto ai quali Città metropolitana, grazie alle risorse derivate dal Bando periferie, intende intraprendere un più generale *re-arrangement* per veicolare l'innovazione organizzativa. Guardando oltre il programma, in una dimensione strategica di medio-lungo periodo, l'attivazione dell'incubatore metropolitano per la rigenerazione territoriale rappresenta la sfida più ambiziosa, comportando la realizzazione di una struttura dedicata nell'assetto organizzativo di Città metropolitana di Milano.

Alcuni passi sono stati compiuti nella direzione tracciata, ma l'orizzonte temporale assunto riguarda la completa attuazione triennale del progetto finanziato dal Bando periferie.

La fase progettuale necessaria per attivare l'Incubatore metropolitano della rigenerazione territoriale contempla, da una parte, l'analisi e la messa a sistema del patrimonio di persone, tecnologie e know how presente in Città Metropolitana e, dall'altra, un audit del territorio in termini di stakeholder (Comuni, enti territoriali, associazioni di categoria, università) per evitare duplicazioni e dispersioni di competenze e costruire una rete preliminare partecipe alla fase di gestazione.

A tal fine, è stata attivata una ricerca, in forza di un'apposita Convenzione sottoscritta con il Dipartimento Architettura e Studi urbani (DASTU) del Politecnico di Milano, finanziata mediante assegno ex art. 22 Legge 30.12.2010 n. 240, avente per oggetto proprio un'analisi di riferimento, una valutazione di fattibilità e un'impostazione di percorsi progettuali, nel contesto metropolitano milanese, di modelli operativi indirizzati alla rigenerazione urbana.

È stata inoltre definita la progettazione della piattaforma online di gestione documentale del progetto Welfare metropolitano e rigenerazione urbana e dell'applicativo del suo Osservatorio Web GIS, con l'obiettivo di dare la massima trasparenza e visibilità pubblica delle attività nel loro progredire e di costituire basi strumentali per il futuro incubatore.

Sotto il profilo del monitoraggio e della comunicazione pubblica, si sta mettendo a punto un modello di valutazione *ad hoc*, coordinato con le diverse fasi di evoluzione del progetto e

funzionale a tener sotto controllo il conseguimento dei risultati previsti, in termini di “efficacia” rispetto agli obiettivi attesi. Il monitoraggio del progetto oggetto di finanziamento, infatti, è regolato a livello nazionale dall'apposito gruppo istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ma Città metropolitana di Milano intende affiancare agli adempimenti obbligatori un'attività di valutazione rivolta a individuare e affrontare i nodi “sensibili” che emergono dal percorso attuativo nel suo più generale sviluppo.

L'“Osservatorio del progetto” che si sta realizzando avrà un taglio più ampio e comunicativo, assolvendo a diverse funzioni tra cui la volontà di rendere trasparenti i processi di finanziamento-realizzazione degli interventi e l'alimentazione dell'interesse generale per il progetto dando rilievo ed evidenza alle iniziative territoriali collegate.

5. Conclusioni: numeri e risultati attesi

La dimensione complessiva dell'investimento, di 50 milioni di euro, corrisponde alla somma dei contributi richiesti da ciascun raggruppamento di Comuni per un totale di circa 39 milioni di euro, più 11 milioni di co-finanziamento da parte dei Comuni e di soggetti privati. Una percentuale di circa 1,7 % è stata destinata a Città metropolitana di Milano per condurre la regia del progetto.

I risultati attesi concernono sia il merito della proposta, sia il metodo che si intende con essa sperimentare. La costruzione di nuovi spazi di coesione e di accoglienza, insieme alla realizzazione o alla riqualificazione di infrastrutture che facilitino le connessioni territoriali, sono i risultati che Città metropolitana si attende al fine di raggiungere l'obiettivo generale di una rigenerazione urbana diffusa delle aree più marginali della regione metropolitana milanese.

Il metodo che con questa proposta si intende perseguire, ovvero una progettualità multisettoriale condotta in rete tra più soggetti presenti sul territorio, rappresenta un risultato nei termini dell'individuazione di nuovi modelli di governance che siano esportabili in altri contesti e dunque che permettano di costruire un metodo di lavoro replicabile.

Affrontare le politiche di rigenerazione urbana non più in modo occasionale, ma con un'impostazione progettuale complessa che sappia produrre sinergie fra diverse azioni, ambiti d'intervento, strumenti, nonché risorse attivabili sul territorio, costituisce il risultato più atteso per un ente in fase di costruzione come è attualmente la Città metropolitana. Intercettare e far convergere le “buone pratiche” e le relazioni fra diversi soggetti entro una regia unitaria sono gli obiettivi che Città metropolitana di Milano si pone, nella prospettiva di lavorare in modo strutturale sul coordinamento delle partnership pubblico/privato per i futuri progetti di rigenerazione dei suoi territori.

Note

* Il testo è stato elaborato in comune, tuttavia i paragrafi I, II e V sono da attribuirsi a N. Pezzoni e i paragrafi III e IV da I.S. Botto.

Le autrici

Isabella Susi Botto. Architetto, PhD in Pianificazione territoriale e ambientale, è responsabile del Servizio Programmazione politiche territoriali della Città metropolitana di Milano e del monitoraggio del Bando periferie. Autrice, con S. Di Vita, di "Oltre l'Expo 2015. Tra dimensione ordinaria e straordinaria delle politiche urbane".

Nausicaa Pezzoni. Architetto, PhD in Governo e Progettazione del territorio, è funzionario tecnico della Città metropolitana di Milano e docente a contratto di Progettazione urbana presso la Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni del Politecnico di Milano. Autrice de "La città sradicata. Geografie dell'abitare contemporaneo. I migranti mappano Milano".

Riferimenti bibliografici

Bernt M., Colini L., 2013, *Exclusion, marginalization and peripheralization: Conceptual concerns in the study of urban inequalities*, Working paper n. 49. Erkner: Leibniz Institute for Regional Development and Structural Planning (IRS).

Bonfantini B., 2017, *Dentro l'urbanistica. Ricerca e progetto, tecniche e storia*, FrancoAngeli, Milano.

Città metropolitana di Milano, 2014, "Statuto della C.M. di Milano, approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci il 22/12/2014". Deliberazione n. 2/2014 Repertorio generale.

Città metropolitana di Milano, 2016, "Milano metropoli reale, metropoli possibile. Piano strategico triennale del territorio metropolitano (2016-2018)", Atti n. 94317/1.19/2016/7.

Città metropolitana di Milano, 2016, "Welfare metropolitano e rigenerazione urbana. Superare le emergenze e costruire nuovi spazi di coesione e di accoglienza", Decreto del Sindaco metropolitano del 25.08.2016 Rep. Gen. n. 204/2016, Atti n. 190258\1.18\2016\11.

Inventing Cities, <http://www.c40reinventingcities.org/>

Lang. T., Henn, S., Sgibnev W., Ehrlich K., 2015, "Understanding Geographies of Polarization and Peripheralization: Perspectives from Central and Eastern Europe and Beyond", *Raumforschung und Raumordnung*, vol. 74(6), pp. 589-591.

Kühn, M., Bernt, M., Colini, L., 2016, "Power, politics and peripheralization: Two Eastern German cities", *European Urban and Regional Studies*, vol. 24 (3).

Naumann M., Fischer-Tahir A. (Eds.), 2013, *Peripheralization: the making of spatial dependencies and social injustice*, Springer Science & Business Media.

Pasqui G., 2000, "Politiche urbane, sviluppo locale e produzione di 'immagini strategiche' del cambiamento territoriale", *Territorio*, n. 13, 2000, pp. 16-25.

Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2016, "Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di interventi di riqualificazione urbana e sicurezza delle periferie delle Città metropolitane e dei Comuni capoluogo", D.P.C.M. 25/5/2016.

Wacquant L., 2016, "Revisiting territories of relegation. Class, Ethnicity, and State in the Making of Marginality", *Urban Studies* vol. 53 (6), pp. 1077-1088.

Wacquant L., Slater T., Pereira V. B., 2014, "Territorial Stigmatization in Action", *Environment and Planning A: Economy and Space*, Vol. 46 (6), pp. 1270-1280.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Restart Scampia: da margine urbano a nuovo centro dell'area metropolitana

Massimo Santoro

Parole chiave:

Partecipazione, Demolizione, Ricostruzione, Rinascita.

Abstract

Il Programma periferie rappresenta una straordinaria occasione per ripensare parti di città caratterizzate da situazioni di marginalità urbana e sociale. In questo articolo si racconta del progetto di rinascita dell'area delle "Vele di Scampia", quartiere simbolo, nell'immaginario collettivo non solo napoletano, del degrado urbano e civile delle periferie italiane. Il racconto si svolge attraverso l'analisi della storia dell'insediamento urbano, delle ragioni della sua crisi e del consolidato protagonismo degli abitanti alla ricerca di soluzioni in un quadro, non sempre facile, di collaborazione con le istituzioni. Alle conclusioni è affidata una sintetica riflessione sui principali fattori di successo delle operazioni di trasformazione urbana che abbiano come presupposto la demolizione del patrimonio edilizio esistente.

Ragioni e contenuti del progetto

L'Amministrazione Comunale di Napoli è impegnata a promuovere e a favorire processi di riqualificazione e di rafforzamento dell'armatura urbana della Città Metropolitana, soprattutto nelle aree periferiche, in grado di creare nuove centralità in un'ottica sovracomunale. In questo quadro ha individuato l'area delle "Vele di Scampia" quale elemento di cerniera con i Comuni limitrofi, dove localizzare alcune funzioni privilegiate a carattere metropolitano e territoriale, in grado di dare una nuova articolazione alla composizione sociale del quartiere. Da qui il titolo del programma "Restart Scampia: da margine urbano a nuovo centro dell'area metropolitana", finanziato per 18 milioni di euro nell'ambito del Programma Periferie a cui vanno aggiunti 9 milioni di euro a valere sul PON Metro.

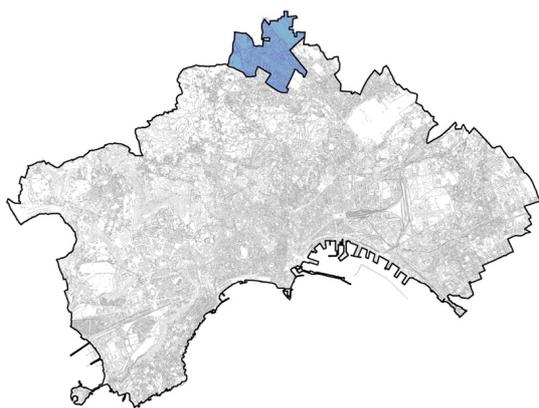


Fig. 1. Il quartiere Scampia nel contesto dei confini amministrativi.

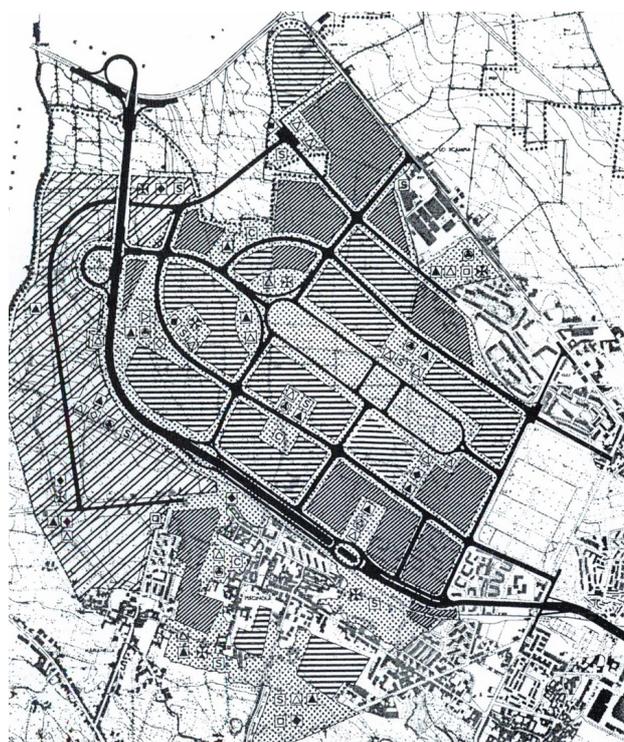


Fig. 2. Il quartiere Scampia nel Piano di Zona.

Il quartiere Scampia, dove è localizzato il complesso di edifici denominati “Vele”, si trova nella periferia nord della città. Ha una popolazione di 40.860 abitanti e si estende su una superficie di 4,23 kmq con una densità abitativa di quasi 10.000 ab/kmq (fig. 1).

È un insediamento urbano relativamente giovane essendo nato in seguito ai consistenti interventi di edilizia residenziale pubblica localizzati nelle aree periferiche della città con l’approvazione del Piano di Zona nel 1964 (fig. 2).

L’impianto urbanistico del quartiere si caratterizza per la presenza di grandi assi attrezzati che delimitano ampie porzioni di territorio all’interno delle quali sono state costruite tipologie edilizie con caratteristiche architettoniche molto diverse tra loro, accomunate solo dalla grande scala e dalle consistenti quantità di spazio aperto indefinito che li divide (Stenti, 2003).

Il risultato è che a Scampia ritroviamo tutti quegli elementi che hanno caratterizzato l’edilizia concepita e realizzata tra gli anni sessanta e settanta del secolo scorso:

- qualità edilizia scadente motivata dall’esigenza di tenere i prezzi bassi;
- isolamento dei quartieri di nuova realizzazione dai contesti urbani maggiormente consolidati;
- omogeneità sociale attraverso la concentrazione negli alloggi popolari di fasce deboli della popolazione.

In questo contesto urbano si collocano le “Sette Unità di abitazione” progettate da Francesco di Salvo a partire dal 1968, costruite tra numerose manomissioni e colpevoli ritardi dalla Cassa per il Mezzogiorno fino al 1980 (Dal Piazz, 198) (figg. 3-4).

Realizzate per dare risposta alla crescente domanda di abitazioni a basso costo per fasce economicamente svantaggiate (istanza che aveva avuto negli anni ’50 e nei primi anni ’60 pregevoli e convincenti risposte nei quartieri Ina-casa prima, e poi nei “quartieri coordinati” Cep) le Vele si caratterizzano per una profonda mutazione dei modelli edilizi del quartiere popolare, dando

luogo a contenitori abnormi e alienanti totalmente privi delle pertinenze connesse alle abitazioni (negozi, servizi per la persona ed altro). Inoltre si caratterizzano per essere fondati su modelli di sperimentazione progettuale non soggetta a forme adeguate di controllo e sull'impiego di tecnologie costruttive carenti e inadeguate.

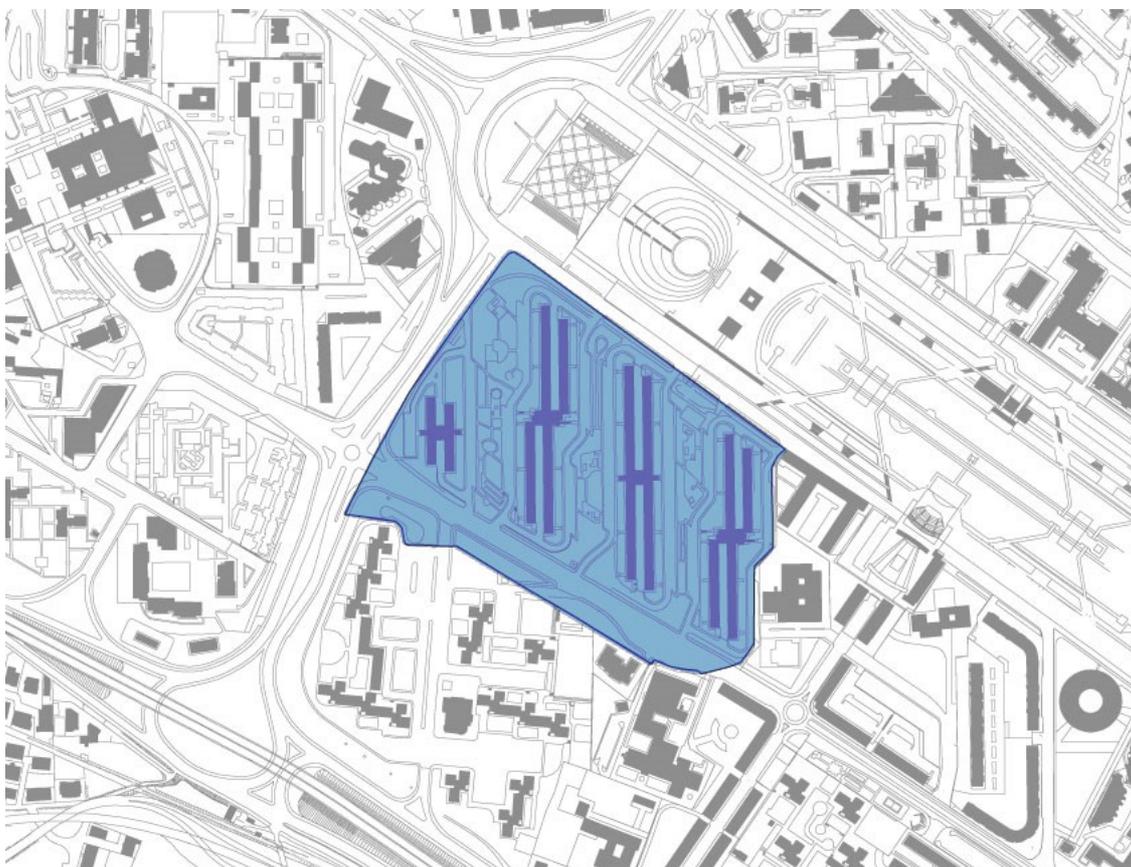


Fig. 3. L'area delle Vele: Planimetria dello Stato di fatto dopo la demolizione dei primi tre edifici avvenuta dal 1997 al 2003.

I limiti principali delle scelte politiche, economiche e progettuali che hanno guidato la formazione dell'insediamento delle Vele di Scampia possono essere ancora ricercati nella definizione di una gigantesca scala d'intervento; nella mancanza di un organico rapporto con la comunità e con il contesto fisico; nella rottura dell'omogeneità della struttura sociale del quartiere, secondo cui l'accesso alle abitazioni viene "riservato" alle famiglie con reddito basso, determinando di fatto una forma di ghetto per reddito. Un fallimento, questo, per certi aspetti indipendente dalle scelte architettoniche compiute nei singoli insediamenti e legati alla stessa pretesa di costruire delle "macchine per abitare", mostratesi, nel tempo, imperfette soprattutto per la loro incapacità di assorbire modificazioni, alterazioni, difformità inevitabili nel passaggio tra progetto e realizzazione (Ricci, 1993).

Dal punto di vista tipologico, esse sono unità abitative a corpo doppio con un vuoto centrale che accoglie un sistema distributivo costituito da strade pensili collocate a piani alterni da cui partono le scale che servono a due a due gli alloggi. Si tratta quindi di un articolato sistema tipologico in cui sono presenti contemporaneamente tipi edilizi a ballatoio e tipi edilizi in linea, cioè gli elementi base che hanno costituito la città moderna.

Nel progetto originario, nel lotto M, erano previsti tre fabbricati a tenda e due a torre; mentre nel lotto L erano previsti un fabbricato a tenda e due a torre.

In realtà sono stati realizzati solo sette edifici di cui 2 a tenda, 2 a torre e 3 con una variante del tipo a torre priva di corpi bassi.

Questi sette edifici, destinati ad ospitare 1.200 famiglie sono, però, fundamentalmente diventati oggetti isolati a causa della mancata realizzazione delle sistemazioni esterne dei lotti L e M e dei servizi nel lotto centrale.

Rispetto alle altre esperienze razionaliste di quegli anni il progetto delle Vele non lavora su un corpo unico con appartamenti con doppio affaccio, ma su due veri e propri edifici distinti affiancati alla esigua distanza di 10.80 metri.

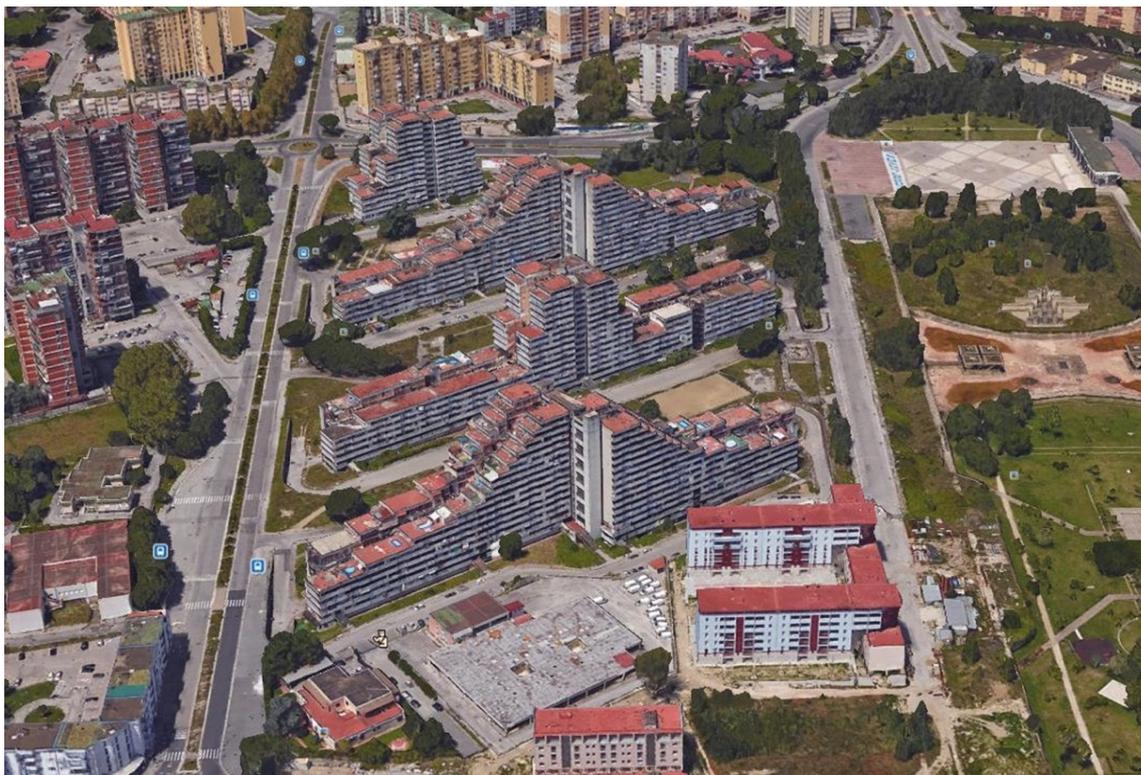


Fig. 4. L'area delle Vele vista dall'alto

Inoltre, nel passaggio dal progetto alla realizzazione sono state variate alcune caratteristiche inizialmente previste dal progetto:

- la distanza tra i fabbricati viene ridotta da 10.80 metri a 8.42 metri;
- il sistema delle passerelle centrali, delle travi metalliche a falce e delle rampe e scale di comunicazione con i singoli alloggi, appesantito rispetto al progetto originario, diviene una selva metallica che impedisce l'illuminazione interna;
- le cucine, oggetto di studi molto attenti in fase progettuale, sono collocate sul fronte interno, a seguito di modifiche nell'organizzazione delle singole cellule abitative e pertanto quasi completamente buie e soggette a problemi evidenti di privacy per effetto della presenza delle passerelle;
- la sostituzione della prefabbricazione leggera con quella a tunnel determinando una eccessiva rigidità delle cellule abitative.

Nel momento in cui vengono consegnati i primi alloggi già risultano evidenti i limiti progettuali e realizzativi che porteranno, insieme ad altri fattori sociali ed economici, alla situazione di degrado attuale (figg. 5-6-7).



Fig. 5. La Vela D.



Fig. 6. Le passerelle.



Fig. 7. Particolare della facciata.

L'oggettiva formazione di una ghettizzazione degli abitanti è ulteriormente sottolineata dalla scelta omologante, voluta al tempo, del livello sociale delle famiglie assegnatarie, appartenenti alla medesima bassa fascia di reddito o senza reddito.

La denuncia dello scandalo delle condizioni abitative delle "Vele" viene da subito manifestata dai Comitati degli abitanti. È del marzo 1988, la prima violenta protesta, nell'ambito di un convegno tenutosi alla sala Santa Chiara di Napoli, cui seguono mobilitazioni e la prima conferenza dei Capigruppo del Comune di Napoli, attivatisi al fine di costituire una Commissione Tecnica per accertare responsabilità e possibilità d'intervento. La Commissione si insedia nel 1989 e già nel marzo dello stesso anno conferma i guasti denunciati nelle assemblee, con particolare rilievo alle condizioni statiche, alle caratteristiche termo-igrometriche, all'agibilità dei sistemi tecnologici, alle condizioni abitative e urbanistiche.

In conseguenza delle mobilitazioni e delle indicazioni tecniche, il Comune delibera il 10 giugno 1989 di assoggettare i lotti su cui ricadono le Vele (L e M) a Piani di Recupero ai sensi della legge 457/1978. La fattibilità del Piano di Recupero è verificata in accordo con gli abitanti con una proposta progettuale che prevede la realizzazione di corpi di fabbrica di 3-4 piani, con scale relazionate a 6-8 famiglie, corti di pertinenza sistemate a verde, separazione dei percorsi e realizzazione di nuovi luoghi di relazione sociale.

Le sollecitazioni poste all'Amministrazione cittadina portano nel 1994 all'approvazione di una delibera che prevede l'abbattimento (anche se parziale) delle Vele e, nel 1995, all'approvazione del Piano di Riqualificazione "Vele-Scampia", redatto sulla scorta di studi e proposte progettuali della Facoltà di Architettura di Napoli (Martinelli e Santoro, 2004).

La demolizione delle prime tre Vele avviene con gli abbattimenti dell'11 dicembre 1997, del 22 febbraio 2000 e del 29 aprile 2003. L'apertura dei cantieri delle nuove case, per il trasferimento dei nuclei familiari presenti negli edifici da demolire, ha inizio nel 1997 e si è conclusa recentemente con l'assegnazione degli ultimi alloggi.

Tutti gli interventi realizzati e, successivamente, quelli programmati o in fase di programmazione, hanno tenuto conto di una serie di riflessioni sul quartiere di Scampia e sulle vele, cominciate nel 1990 e che hanno avuto vari momenti di approfondimento attraverso studi specifici molto spesso frutto di convenzioni tra il comune di Napoli e l'Università degli Studi di Napoli Federico II. Tra le principali si segnalano:

- 1985-1993 – L'immagine e i luoghi del commercio nella città - Ricerca finanziata dalla Camera di Commercio di Napoli e dal CNR con la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli;
- 1993 – Consulenza tecnico scientifica per la redazione del Piano urbanistico esecutivo del lotto M nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana di Scampia - Convenzione tra il Dipartimento di Progettazione Urbana dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e il comune di Napoli;
- 1999 – Consulenza tecnico scientifica nell'ambito dell'attività di ricerca sulla riqualificazione urbana avviata con il programma di Scampia - Convenzione tra il Dipartimento di Urbanistica dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e il comune di Napoli;
- 2004-2005 – Consulenza tecnico scientifica per la redazione del Piano urbanistico esecutivo del lotto M nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana di Scampia - Convenzione tra il Dipartimento di Progettazione Urbana dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e il servizio Valorizzazione delle Periferie del comune di Napoli;
- 2005-2011 – Elaborazione di linee guida e strumenti di supporto decisionale per il servizio realizzazione parchi - Convenzione tra il Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e il comune di Napoli - Dipartimento Ambiente - Servizio Realizzazione parchi;
- 2011 – Riqualificazione dell'area del campo Rom di Cupa Perillo a Scampia - Accordo di collaborazione scientifica tra il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e l'Assessorato al Welfare del comune di Napoli;
- 2013 – “Stazioni e città: studi per la riqualificazione delle aree urbane di alcune stazioni di metrocampaia” – Convenzione tra il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e la società Metrocampaia nordest, oggi Ente Autonomo Volturmo;
- 2013 – “Valorizziamo Scampia. Strategie di comunicazione e accompagnamento del processo partecipato di rigenerazione di spazi pubblici all'interno del quartiere” – Accordo di collaborazione scientifica tra il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e la Società Cooperativa Sociale "l'uomo e il legno";
- 2014 – Studio per la fattibilità strategica, operativa e funzionale finalizzato alla valorizzazione e alla riqualificazione dell'area delle Vele di Scampia – Tavolo tecnico tra il comune di Napoli, il Comitato Vele e i Dipartimenti di Architettura, Ingegneria civile, di strutture per l'ingegneria dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Ed è proprio dalle soluzioni e da alcuni materiali di quest'ultimo studio che si è partiti per la definizione della soluzione progettuale, condivisa con gli abitanti e presentata nell'ambito del Bando Periferie.

La proposta per l'intervento di riqualificazione urbana prevede, dunque, in una prima fase l'abbattimento di tre Vele su quattro e la riqualificazione della quarta vela, destinata in una prima fase ad alloggi temporanei per poi essere destinata a funzioni pubbliche. Tale programma non può

essere disgiunto da un piano più complessivo che prevede la dotazione di servizi urbani integrati, di attrezzature collettive, di servizi alla persona, di forte presenza istituzionale. In particolare:

- la realizzazione della nuova sede della Città Metropolitana e del Consiglio Metropolitan nella Vela B;
- la formazione di insediamenti per la produzione di beni e servizi (laboratori artigianali, piccole botteghe), attraverso la realizzazione di edifici di nuovo impianto, sostitutivi in tutto o in parte dei volumi esistenti;
- la previsione di edilizia residenziale sociale, per una quota percentuale del volume realizzabile;
- la realizzazione di asili nido, di scuole materne e di scuole superiori;
- il potenziamento di servizi sociali per le donne e per le famiglie;
- la realizzazione di strutture commerciali, culturali, per il tempo libero e lo spettacolo, nonché scuole per attività specialistiche per conseguire adeguati livelli prestazionali, valorizzando la contiguità con il grande parco pubblico e le eccellenti condizioni di collegamento con il centro cittadino e con l'hinterland consentite dalla rete di mobilità su ferro.

Strategia di rispondenza al bando 2016

I progetti che intendevano candidarsi per ottenere un finanziamento nell'ambito del Bando periferie dovevano avere, sostanzialmente, tre tipi di requisiti fondamentali. Il primo era legato all'attuazione dei progetti che non dovevano prevedere alcun consumo ulteriore di suolo; il secondo alla conformità urbanistica degli interventi da attuare; il terzo alla rispondenza dell'intervento proposto rispetto alle tipologie di azione previste dall'articolo 2 del Bando.

In questa cornice normativa l'Amministrazione Comunale di Napoli ha subito individuato l'area di Scampia come quella dalle caratteristiche maggiormente rispondenti alle tipologie di azione che il bando stesso finanziava. Infatti, l'intervento proposto, oltre ad essere conforme agli strumenti urbanistici e a non consumare suolo, era perfettamente rispondente alle azioni previste dalla lettera b) dell'art. 4 del bando¹ (progetti di manutenzione, riuso e rifunionalizzazione di aree pubbliche e di strutture edilizie esistenti, per finalità d'interesse pubblico) e dalla lettera c) dello stesso art. 4 (progetti rivolti all'accrescimento della sicurezza territoriale e della capacità di resilienza urbana).

Inoltre il programma d'interventi denominato "Restart Scampia" è stato messo a punto in stretta sinergia con la Città Metropolitana per giungere ad una proposta complessiva e coordinata che avesse nel quartiere di Scampia il suo fulcro principale. In questo quadro la Città Metropolitana ha sviluppato, nell'ambito del Bando, una proposta progettuale incentrata su interventi di miglioramento dell'accessibilità al quartiere (riqualificazione della Perimetrale Melito-Scampia, della Circumvallazione Esterna di Napoli, svincolo di Scampia con la Perimetrale) oltre alla riqualificazione e alla messa in sicurezza degli edifici scolastici.

Complessivamente, quindi, si può affermare che la strategia complessiva, misurabile attraverso le tipologie e le caratteristiche dei progetti proposti, è finalizzata a ottenere alcuni risultati così sintetizzabili:

- qualità architettonica: L'obiettivo della qualità architettonica significa produrre attrattività per i fruitori - residenti, city users e imprese, oltre che per potenziali investitori. Significa anche migliorare il contesto urbano, contribuire a creare o consolidare identità del luogo, produrre risparmio energetico e sostenibilità ambientale;
- qualità dello spazio pubblico: migliorare la qualità dello spazio pubblico significa elevare la qualità della vita favorendo la coesione, l'articolazione della composizione sociale e l'offerta di servizi più efficaci alle persone e alle famiglie;

- qualità ambientale: migliorare la sostenibilità delle città attraverso un contenimento del consumo di suolo, puntando a un efficace equilibrio tra le condizioni ambientali date e le funzioni previste dall'intervento;
- qualità energetica: migliorare la qualità energetica delle città applicando, nell'intervento di ristrutturazione, sistemi passivi per il risparmio, tecnologie innovative per l'efficienza e fonti rinnovabili per la produzione di energia;
- qualità culturale: innalzamento della qualità culturale attraverso lo sviluppo ed il senso di appartenenza al luogo. Cambiare la percezione che si ha attualmente, da parte degli abitanti e dell'opinione pubblica, dell'area delle Vele trasformandole da elemento di degrado a luogo di innovazione architettonica e urbana.

Integrazione con altre esperienze compiute o in progress

Il programma Restart Scampia si pone in un'ottica di completamento del Programma di Riqualficazione Urbana Vele-Scampia, approvato a metà degli anni novanta e che intendeva perseguire i seguenti obiettivi:

- dare sistemazione agli abitanti delle vele attraverso un programma di edilizia sostitutiva;
- attivare un processo di riqualficazione urbanistica ed edilizia, di rivitalizzazione socio-economica al fine di ottenere una piena rifunzionalizzazione del territorio attraverso un sistema di iniziative contenute in un programma unitario;
- attivare, contestualmente al programma di edilizia pubblica sostitutiva, una serie di procedure per consentire ai privati, attraverso una serie di interventi di ristrutturazione edilizia e/o urbanistica di intervenire su suoli ed edifici pubblici da alienare. Con tale soluzione, attraverso il ricorso a capitali privati, si intendeva assicurare al quartiere Scampia servizi a scala urbana e una quota di edilizia residenziale non pubblica capace di contribuire ad una necessaria integrazione sociale del quartiere;
- riorganizzare in maniera sostanziale la viabilità;
- variare lo strumento urbanistico al fine di dotare il quartiere delle attrezzature necessarie a soddisfare gli standard previsti per legge.

Di questo ambizioso programma, come già detto, è stato realizzata solo una parte che ha riguardato sostanzialmente la demolizione di tre vele e la sistemazione in altri alloggi degli occupanti. Si tratta ora di agire sul resto delle demolizioni e sulla costruzione di un moderno quartiere dotato di tutte le infrastrutture e i servizi. Una volta completato il programma di demolizioni, quindi, si passerà alla seconda fase dell'intervento di riqualficazione per cui è disponibile già un finanziamento di 30 milioni di euro nell'ambito del "Patto per lo sviluppo della città metropolitana di Napoli"². Il nuovo quartiere prenderà forma sulla base dell'esito di un concorso internazionale di progettazione che avrà il compito di disegnare un nuovo quartiere fatto non solo di residenze, ma di servizi, infrastrutture e spazi verdi a scala metropolitana. Tutto questo in un processo condiviso e partecipato con le realtà sociali e culturali dell'area a partire dal Comitato Vele che da oltre trent'anni rappresenta un punto di riferimento per tutti i cittadini del quartiere e che agisce molto spesso da vero e proprio "facilitatore" nei complessi rapporti tra abitanti e pubblica amministrazione.

Risposte tecnologiche, criticità attuative, ricadute operative

Fin dalla stesura del progetto di fattibilità tecnica ed economica particolare attenzione è stata posta sia allo studio della mitigazione degli impatti sull'ambiente, che all'utilizzo di tecniche di demolizione e di ristrutturazione idonee a intervenire in contesti fortemente urbanizzati.

La demolizione dei fabbricati sarà effettuata utilizzando la tecnica della demolizione meccanica top-down mediante escavatori cingolati allestiti con pinza oleodinamica dotati di braccio HRD *high reach demolition*. Le demolizioni riguarderanno tutte le strutture in elevazione delle Vele A, C e D fino all'estradosso della pavimentazione del livello più basso. Sono quindi escluse dalla demolizione la pavimentazione controterra e le opere di fondazione di ogni fabbricato. Le operazioni di demolizione seguiranno un ordine ben preciso e saranno eseguite con tecniche e accorgimenti in grado di assicurare la salvaguardia e la sicurezza degli operatori e degli operai. La Tabella che segue illustra sinteticamente, per ogni fase, gli interventi che si andranno a eseguire:

	MACROFASE	DESCRIZIONE
1	Allestimento cantiere e opere provvisori	Montaggio recinzione, logistica di cantiere, allestimento area di deposito temporaneo. Stacco e sezionamento sottoservizi
2	Messa in sicurezza delle zone di lavoro	Allestimento opere provvisori per messa in sicurezza delle aree di lavoro
3	Mappatura e caratterizzazione dei materiali pericolosi	Mappatura di tutti i materiali pericolosi (MCA e FAV) presenti negli edifici
4	Bonifiche materiali pericolosi	Bonifica di tutti i materiali pericolosi (MCA e FAV) presenti negli edifici
5	Strip out	Rimozione cernita e separazione di tutti i rifiuti presenti all'interno degli edifici oggetto di demolizione e nelle aree esterne
6	Demolizioni strutturali	Demolizione meccanica top down dei fabbricati con escavatori HRD allestiti con pinza
7	Gestione dei rifiuti	Smaltimento di tutti i rifiuti prodotti dall'intervento
8	Trattamento in sito delle macerie	Trattamento in sito dei rifiuti prodotti dalle demolizioni strutturali con impianto mobile autorizzato
9	Riempimenti	Riempimento delle depressioni lasciate dalla demolizione degli edifici con il materiale di recupero trattato dall'impianto mobile
10	Sistemazioni finali	Sistemazioni superficiali mediante riqualificazione ambientale delle aree esterne risultanti dalla demolizione

I principali aspetti, invece, sui quali si è focalizzato l'intervento di riqualificazione della Vela B riguardano: (fig. 8)

- il sistema distributivo delle passerelle;
- l'organizzazione interna delle cellule;
- la bonifica e risanamento dell'involucro edilizio;
- la dotazione di nuove finiture durevoli e funzionali;
- la funzionalità e vivibilità degli spazi comuni;
- l'accessibilità e comfort ambientale dell'organismo edilizio;
- la flessibilità delle soluzioni impiantistiche aperte verso future riconversioni dell'edificio.

Rispetto alle soluzioni tecnologiche e operative adottate in sede di redazione del progetto esecutivo appare chiaro che l'elemento di maggiore criticità riguarda le operazioni di svuotamento delle Vele dai residui nuclei familiari che le occupano ancora. In questo contesto non privo di difficoltà e tensioni sociali, l'Amministrazione Comunale sta procedendo, in questa fase, a programmare lo spostamento degli abitanti al fine di consentire l'avvio dei lavori di abbattimento del primo edificio.

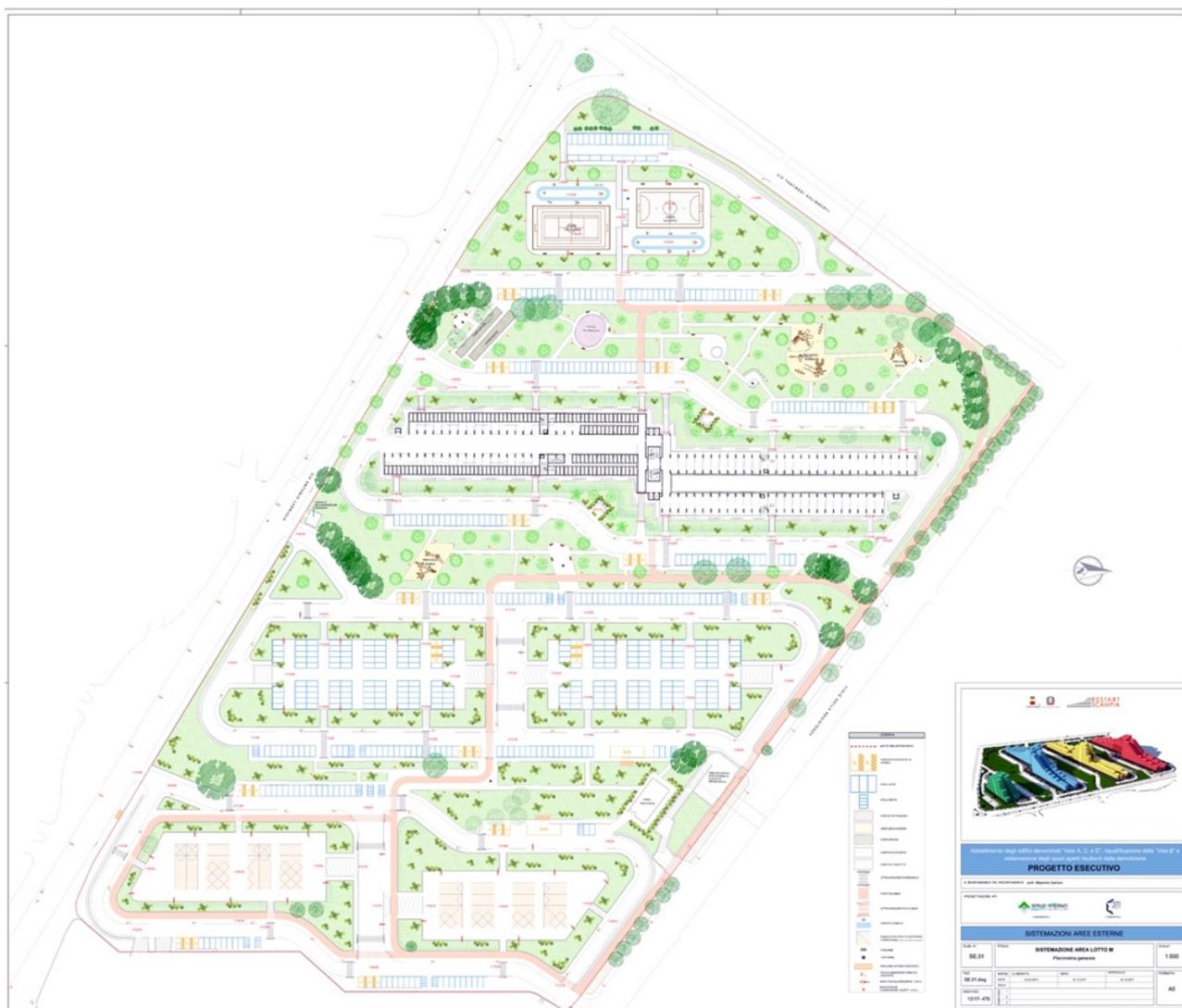


Fig. 8. Planimetria di progetto con la Vela B riqualificata e la sistemazione delle aree risultanti dalla demolizione.

Conclusioni

I processi di riqualificazione urbana attuati attraverso interventi di demolizione e ricostruzione di edifici pubblici e/o privati non hanno nel nostro paese una grande tradizione, al contrario di altri paesi europei dove va consolidandosi con un ventaglio di esperienze già abbastanza significativo (Ricci, 2006)

In questo quadro tre sono gli obiettivi che vanno perseguiti al fine di determinare il successo di un'operazione di riqualificazione che abbia come presupposto la demolizione del patrimonio edilizio esistente:

- un primo aspetto riguarda la necessità di avere una governance e un'efficace integrazione tra i soggetti istituzionali che devono garantire, in via prioritaria, condizioni di stabilità nel tempo dell'operazione di riqualificazione;
- un secondo aspetto è relativo alla necessità di avere un contesto legislativo e dotazioni finanziarie adeguate;
- il terzo aspetto attiene alla necessità di accompagnare gli interventi materiali di riqualificazione edilizia con azioni immateriali finalizzate al miglioramento della coesione sociale e alla creazione di nuove opportunità per gli abitanti di contesti oltremodo degradati.

In rapporto ai tre aspetti evidenziati, va detto che nella difficile realtà napoletana non sempre le condizioni citate sono di facile realizzazione per cui le ipotesi che in questi anni l'Amministrazione ha predisposto rappresentano un segnale di possibile riscatto che prefigura uno scenario non velleitario ma concreto nella direzione di un significativo innalzamento della qualità di vita e della condizione abitativa per questi luoghi.

La previsione d'incremento e opportuna integrazione di attrezzature secondarie a servizio delle unità residenziali, il completamento del piano degli abbattimenti, la necessità di definire un ridisegno complessivo dell'intero comparto in un rinnovato rapporto con le aree a verde e gli aspetti di sostenibilità ambientale e durevolezza degli edifici, nonché la previsione di centri per la formazione e l'avviamento al lavoro (la cui mancanza è causa prima di ogni degrado e di dissoluzione di ogni tessuto civile e comunitario), sono oggi al centro della discussione che riguarda questa parte di città impegnata a scrollarsi un'immagine negativa che da troppi anni la caratterizza.

L'autore:

Massimo Santoro, architetto e dottore di ricerca in Pianificazione territoriale e urbana, ha conseguito un master in urbanistica nell'amministrazione pubblica. È stato dirigente in diversi comuni dell'area metropolitana di Napoli e Caserta. Attualmente è Direttore della Direzione centrale pianificazione e gestione del territorio del comune di Napoli.

Note

1. DPCM 25 maggio 2016 "Approvazione del bando con il quale sono definiti le modalità e la procedura di presentazione dei progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, dei comuni capoluogo di provincia e della città di Aosta".

2. Il "Patto per lo sviluppo della città metropolitana di Napoli" è un accordo firmato il 26 ottobre 2016 tra il Sindaco metropolitano e il Presidente del Consiglio dei Ministri in cui si impegnano ad avviare e sostenere un percorso unitario di intervento sul territorio dell'Area Metropolitana di Napoli, finalizzato allo sviluppo economico, produttivo ed occupazionale dell'area, nonché alla sostenibilità ambientale ed alla sicurezza del territorio. Il Patto è finanziato, con risorse a valere sul FSC 2014/2020, per circa 300 milioni di euro e prevede interventi nelle seguenti 5 aree: infrastrutture, ambiente e territorio, sviluppo economico, valorizzazione culturale, rafforzamento pubblica amministrazione.

Riferimenti bibliografici

Stenti S., 1995, *Napoli moderna. Città e case popolari 1868-1980*, Edizioni CLEAN, Napoli, IT.

Dal Piaz A., 1985, *Napoli 1945-1985. Quarant'anni di urbanistica*, Edizioni F. Angeli, Milano, IT.

Ricci G., 1993, *Le Vele del quartiere Scampia di Secondigliano. Dalle matrici culturali del progetto alla realizzazione completa*, in *Consulenza tecnico scientifica per la redazione del Piano urbanistico esecutivo del lotto M nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana di Scampia - Convenzione tra il Dipartimento di Progettazione Urbana dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e il comune di Napoli*, dattiloscritto, Napoli, IT.

Martinelli E., Santoro L., 2004, *Programma di riqualificazione urbana Vele-Scampia*, pubblicazione del Comune di Napoli, Assessorato alle periferie, servizio valorizzazione delle periferie urbane, Napoli, IT.

Ricci M., 2006, *Programmi europei a confronto: le questioni aperte*, in *Demolire e ricostruire in Europa: programmi a confronto*, Edizioni Alinea, Roma, IT.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Il progetto PRIUS di Prato: la “periferia” come risorsa per definire un nuovo modello di urban re-use management.

Riccardo Pecorario, Francesco Procopio, Maurizio Silvetti, Letizia Benigni

Parole chiave:

Rigenerazione, Riuso Urbano, Circolarità, Rifunzionalizzazione, Urban Lifestyle

Abstract:

Il Comune di Prato con i suoi 193.325 abitanti è la seconda città della Toscana e la terza dell'Italia Centrale. Famosa nel mondo per il suo distretto tessile, la città ha conosciuto tutta la stagione dello sviluppo industriale, cui ha corrisposto un'urbanizzazione caotica e bulimica. L'arretramento economico cominciato negli anni '90 ha segnato anche fisicamente la città, svuotando i luoghi della produzione e lasciando dietro di sé sacche di abbandono e degrado edilizio. Un *background* che rende Prato il luogo ideale per sperimentare nuove soluzioni in termini di pianificazione urbana. Il progetto PRIUS, che mira a rifunzionalizzare luoghi pubblici sottraendoli allo stato di perifericità, si inserisce in una strategia complessiva che guarda ad un nuovo modello di *urban re-use management*.

Ragioni e contenuti del progetto

Il tema della periferia urbana è uno degli argomenti principali di approfondimento della disciplina urbanistica contemporanea. Il processo di rigenerazione urbana per essere efficace deve basarsi su una serie di precondizioni necessarie alla riuscita dell'opera di riqualificazione:

- un dettagliato studio delle condizioni dell'area urbana;
- un'analisi delle strutture sociali, fisiche, della base economica e delle condizioni ambientali dell'area;
- una strategia complessiva sviluppata in accordo con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile;
- il consenso attraverso la partecipazione e la cooperazione di tutti gli attori interessati alla rigenerazione dell'area. (Passarelli *et al.* 2012).

L'analisi delle interazioni fra i diversi sistemi: economico, sociale, morfologico, della mobilità, che s'interfacciano su un territorio, sono essenziali per la pianificazione e la progettazione urbanistica e territoriale odierna.

Prato con i suoi 193.325 abitanti è la seconda città della Toscana e la terza dell'Italia Centrale per numero di cittadini residenti. Prato è famosa in tutto il mondo per il suo distretto tessile, che rappresenta circa il 3% della produzione tessile europea. Tremilacinquecento imprese tessili e oltre quattromila imprese di abbigliamento danno lavoro a circa 33.000 lavoratori in quella che è considerata un'industria al servizio dei grandi marchi della moda ma anche della produzione di *fast fashion*, settore in cui Prato è leader in Europa e riferimento per la grande distribuzione organizzata.

Prato è conosciuta nel mondo non solo per il suo distretto tessile, ma anche perché conta oltre 100 gruppi di immigrati presenti sul territorio, ed è pertanto una delle realtà italiane più multietniche nel panorama europeo dove è definita un "*hot spot*" per l'immigrazione e l'integrazione. Il fenomeno è notevole non solo per la sua grandezza, ma anche per la velocità con cui si è sviluppato. Al 31.12.2017 l'incidenza della popolazione straniera residente era di 38.199 unità, che sul totale della popolazione residente è pari al 19,17%.

Il progetto PRIUS, "*Piano per la Riqualificazione Urbana e la Sicurezza della periferia prossima alle mura del centro storico*" del Comune di Prato, nasce dall'esigenza di riqualificare e rifunzionalizzare un'area periferica della città che, negli anni, ha subito costanti trasformazioni ed è stata segnata da marcati fenomeni di crisi, soprattutto di tipo sociale e urbana. L'ambito urbano nel quale è collocata l'area di progetto ha una superficie complessiva pari a 1,25 kmq e conta quasi 4.000 abitanti, di cui 743 di origine straniera.

PRIUS è un progetto che parte dal concetto di "*Sustainability Sensitive Urban Design*" (SSUD) inteso come procedimento che risponde ad alcuni principi strategici con cui affrontare i temi della rigenerazione urbana: valorizzando il patrimonio delle risorse di contesto della città in modo riproduttivo e non distruttivo, migliorando le condizioni di vita delle popolazioni locali, e riqualificando gli assetti spaziali che caratterizzano il paesaggio urbano (Zazzerò, 2013).

Uno dei temi centrali e strategici dell'Atto d'Indirizzo dell'amministrazione comunale è proprio quello del riuso, che sarà il vero *leit motive* del nuovo Piano Operativo (da ora in avanti PO, a oggi in fase di approvazione) prevedendo un ruolo centrale alla trasformazione del patrimonio edilizio esistente, in particolare quello industriale, nell'ambito delle aree urbane.

L'insieme integrato degli interventi di rigenerazione del progetto PRIUS è rivolto a migliorare le relazioni dell'area progettuale con i tessuti urbani circostanti e con il centro, recuperando edifici dismessi o sottoutilizzati, prevedendo nuovi servizi e dotazioni di aree verdi, incentivando la mobilità sostenibile, la sostenibilità ambientale e quindi l'inclusione sociale. Il progetto interviene su 3 nodi principali: la Stazione del Serraglio, il Parco Fluviale del Bisenzio, e l'area che va da Piazza Mercatale a Piazza San Marco. Ogni nodo è collegato a un progetto che affronta un tema strategico della riqualificazione urbana:

- nuovi servizi al cittadino, con la ristrutturazione di Palazzo Pacchiani (ex dimora signorile in carico all'Amministrazione Comunale) e del suo annesso asilo notturno per i senza fissa dimora (fig. 1);
- il riuso degli edifici dismessi, con il restauro del complesso monumentale del Bastione delle Forche e della sua Palazzina Ottocentesca (figg. 2 e 3);
- la sostenibilità ambientale attraverso la riqualificazione del Parco Fluviale del Bisenzio, importante infrastruttura ecologica della città da tutelare e valorizzare attraverso interventi di arredo, infrastrutturazione, e nuovi tratti ciclopedonali (figg. 4 e 5).

Con il progetto PRIUS il Comune di Prato ha voluto perseguire i seguenti risultati attesi:

- assicurare presenze e presidi in grado di ricucire le attuali lacerazioni del tessuto edilizio dell'area di Palazzo Pacchiani in modo da invertire la tendenza al degrado ed allo stato di abbandono che la contraddistingue (fig. 6);
- contrastare i processi di degrado sociale e urbanistico dell'area del Bastione delle Forche, rendendola fruibile ad abitanti e visitatori;
- valorizzare l'area del "parco fluviale" aumentando il numero quotidiano dei fruitori di servizi legati al divertimento, al tempo libero ed attività ludico-sportive in modo da aumentare la percezione di "sicurezza" e di "comfort urbano";
- incrementare la dotazione di alloggi sociali e i posti letto per i senza fissa dimora;
- aumentare il numero di frequentatori abituali di Piazza Ciardi, Piazza Università e del Serraglio, e stimolare l'insediamento di nuove funzioni terziarie e residenziali.



Fig. 1. Area Pacchiani, ex dimora signorile in carico all'Amministrazione Comunale e del suo annesso asilo notturno per i senza fissa dimora.

Il progetto complessivo affronta anche i temi di carattere sociale, con particolare attenzione all'emergenza casa e alle persone senza fissa dimora. Gli interventi in quest'ambito intendono potenziare le prestazioni e i servizi di scala urbana da parte del terzo settore, per migliorare l'inclusione sociale, e sviluppare nuovi modelli di welfare.

In particolare, è prevista la ristrutturazione di un edificio adibito a edilizia residenziale pubblica, che unisca la funzione residenziale a quella di servizio, con spazi-laboratorio per attività di formazione, piccole iniziative produttive e artigianali, e attività di promozione sociale, oltre che la ristrutturazione del dormitorio per i poveri senza fissa dimora, di proprietà comunale, e gestito dall'Associazione Giorgio La Pira.



Fig. 2. Area Bastione delle Forche, complesso monumentale del Bastione delle Forche e della sua Palazzina Ottocentesca.

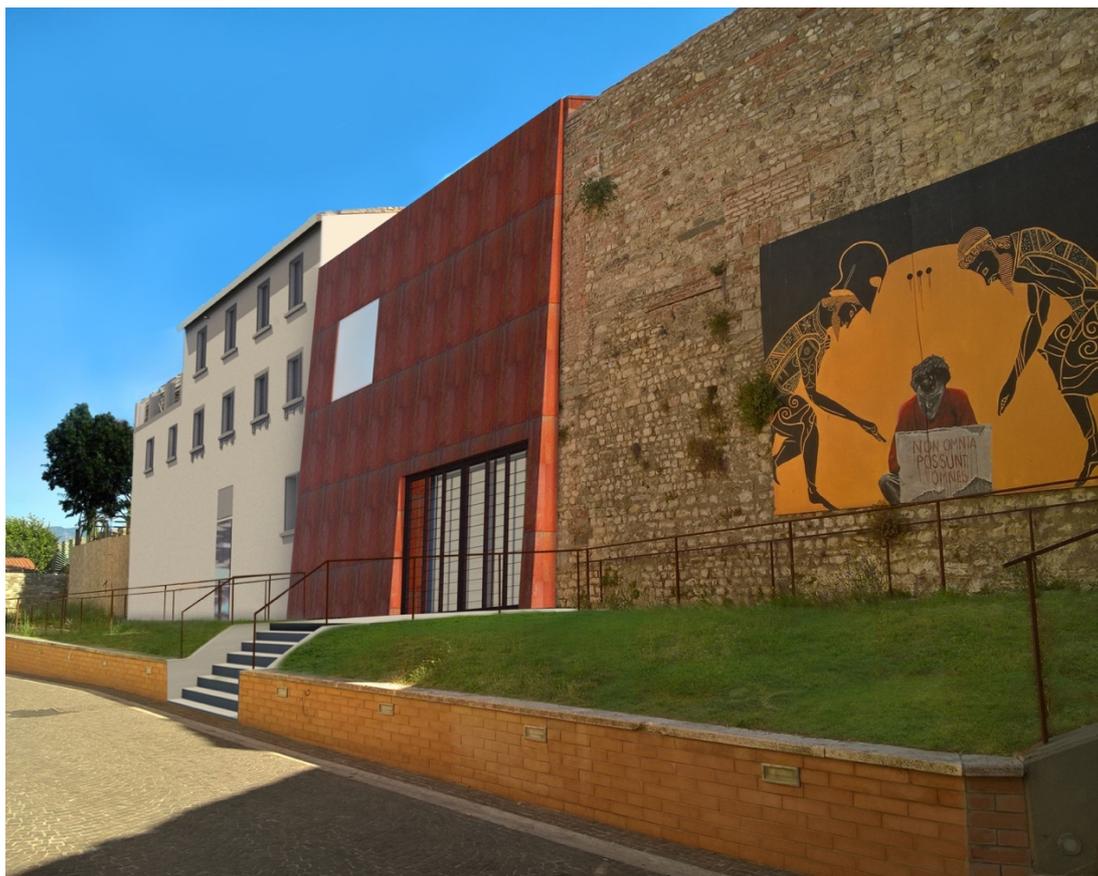


Fig. 3. Area Bastione delle Forche, nuovo prospetto frontale Palazzina Ottocentesca.

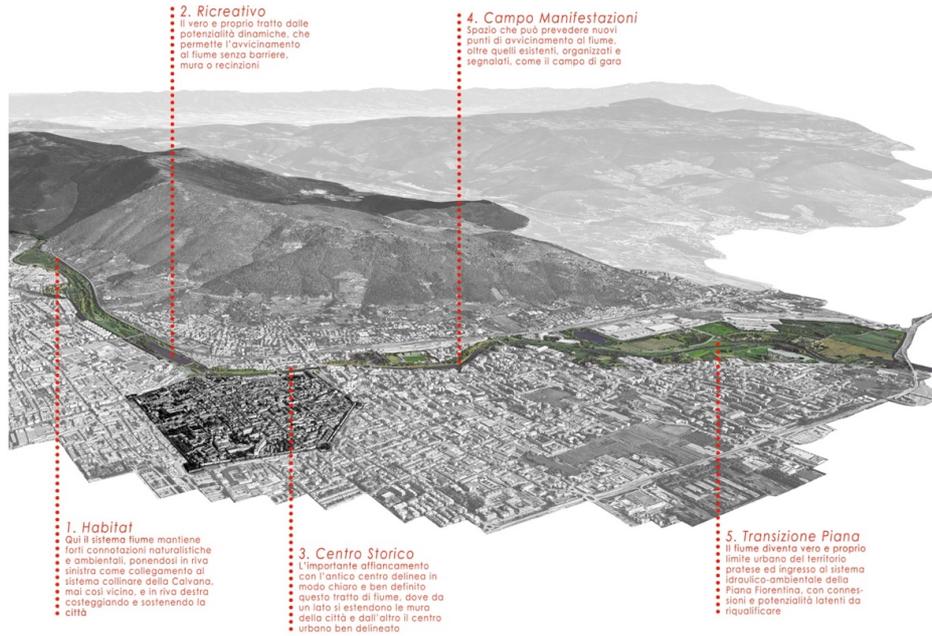


Fig. 4. Area Parco Fluviale, nell'agglomerato urbano sono evidenziati il centro storico e l'area del parco fluviale.



Fig. 5. Area Parco Fluviale, il telo del cantiere Riversibility con la descrizione sintetica dell'intervento.



Fig. 6. Area Pacchiani, apertura dell'area progettuale che mira a ricucire le attuali lacerazioni del tessuto edilizio.

L'insieme di tutti questi interventi contribuisce fortemente alla strategia generale dell'Amministrazione, volta a generare relazioni tra decoro urbano, rigenerazione urbana, riqualificazione ambientale, valorizzazione degli spazi pubblici e servizi offerti, e miglioramento della capacità connettiva del tessuto urbano.

Strategie di rispondenza al bando Periferie 2016

Il bando ministeriale per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie (ex D.P.C.M. 25.05.2016), ha rappresentato una importante opportunità per le municipalità di mettere in pratica soluzioni e progetti rispondenti a un nuovo modello di pianificazione e gestione urbana. Le declinazioni del concetto di riqualificazione del patrimonio periferico edilizio, urbano e territoriale possono essere molteplici. A causa dei cambiamenti economici, sociali e culturali, le città sono chiamate a trasformarsi e a riorganizzare spazi e aree periferiche in base a nuovi principi e logiche di sviluppo: in questo senso i "vuoti urbani" e gli spazi non più utilizzati si offrono come opportunità per ripensare le funzioni del territorio sviluppando nuove sinergie tra pubblico, privato e sociale.

Questo progetto trae le mosse dagli effetti che la crisi economica ha determinato nel distretto pratese, crisi che ha indotto una radicale trasformazione del modello non solo produttivo, ma anche sociale, culturale e urbano. Considerando periferie tutte le aree urbane caratterizzate da situazioni di marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi, il Comune di Prato ha potuto implementare una serie di progettazioni integrate su un'area problematica della città, in linea con gli obiettivi del bando in cui si chiedeva di attivare progettazioni di rigenerazione urbana che andassero a integrare interventi fisici di trasformazione e riqualificazione a interventi immateriali di welfare, innovazione sociale, sviluppo economico. In questo senso, nel progettare aree vivibili che possano davvero migliorare la qualità della vita, diventa prioritario orientare ogni intervento di trasformazione urbana in modo da migliorare la qualità della vita nella città, l'innovazione nel disegno dei servizi, la qualificazione dei modelli di sviluppo e la cura del rapporto con il territorio.

Uno dei temi centrali per la riqualificazione urbana metropolitana delle periferie è la ricerca della *mixité*, sia funzionale che sociale, mescolando le funzioni abitative (pubbliche e private), con quelle del lavoro e del tempo libero, contrastando così la monofunzionalità tipica di queste aree urbane. Nel fare ciò, con il progetto PRIUS, si è cercato di predisporre un mix innovativo andasse per andare oltre la tradizionale impostazione di "servizi-residenza-attività", ma che comprendesse invece il tempo libero, lo sport, e l'*entertainment*, e quindi integrando le funzioni non solo all'interno dei singoli edifici riqualificati, ma nell'intera città – *multiuse city* – rendendo così l'area periferica davvero funzionale e non più concepita come un luogo confinato e separato dalla città (Vitillo, 2010). In questo senso, il concetto di Spazio Pubblico è stato centrale per realizzare la progettazione integrata, nella logica di promuovere un'idea di Città Pubblica aperta all'uso dei cittadini: un network di luoghi di aggregazione pavimentati o verdi, progettati nella filosofia dell'accessibilità totale, connessi gli uni con gli altri e in grado di formare un continuum spaziale che attraversi la città densa e che si irradi nel territorio più aperto (fig. 7).

Il bando ministeriale ha posto infine una particolare attenzione alle sinergie, prevedendo una premialità per quei progetti capaci di attivare un'azione combinata tra finanziamenti pubblici e privati, nell'ottica di convogliare tali iniziative verso il comune obiettivo della riqualificazione dell'area. Le politiche di riqualificazione urbana, infatti, risultano significative laddove si attivano partnership strategiche locali tra istituzioni pubbliche, imprese private, organizzazioni di volontariato e per la comunità, contribuendo in maniera più incisiva al cambiamento di immagine delle città.



Fig. 7. Area Parco Fluviale_Serraglio, l'intervento di riqualificazione della copertura del parcheggio multipiano della stazione ferroviaria di Prato Porta al Serraglio che comprende il campo di basket, il container con le attività di servizio e la cupola geodetica.

Nel progetto PRIUS, la tipologia di cofinanziamento pubblico/privato è stata diversificata in relazione al tipo di intervento. Il progetto complessivo è andato a integrarsi a una serie di progetti attivati da parte di soggetti privati e con altri finanziamenti di tipo pubblico.

Integrazione con altre iniziative compiute o in progress

Riuso e rigenerazione del patrimonio esistente sono i principi di rinnovamento che ispirano il nuovo Piano Operativo del Comune di Prato che guideranno la futura gestione del patrimonio edilizio della città. Il nuovo PO, nella logica di delineare uno scenario di sviluppo sostenibile della città a "volume zero", determina le modalità di intervento relative al riuso degli edifici che appare come una risposta concreta, nel breve periodo, alle richieste di molteplici settori, alla rigenerazione urbana e alla perequazione, rispetto ai quali il Comune di Prato risulta essere dotato di strumenti normativi avanzati che dovranno essere implementati e innovati.

La riflessione sul riuso e la trasformazione del patrimonio edilizio esistente s'inserisce nell'ambito di una strategia più allargata sulla città, che vede in Prato uno dei luoghi paradigmatici a livello internazionale sulle pratiche di riuso. Un contesto dinamico e incentrato sulle tematiche ambientali, che può ambire a proporsi come eco-distretto: "Prato come distretto europeo del re-cycle".

Partendo da questo progetto di riqualificazione, l'amministrazione ha elaborato altre progettazioni sinergiche e complementari per chiudere il cerchio e focalizzare meglio la strategia complessiva di gestione dell'intera area. Per renderla più attrattiva, sono state svolte molte azioni sul parco fluviale denominato "*Riversibility*". L'asta fluviale, infatti, costituisce una riserva fondamentale di biodiversità ed è la struttura idraulica primaria anche per il perseguimento di obiettivi di resilienza territoriale. Si tratta di una risorsa fondamentale, inoltre, per lo sviluppo turistico sostenibile, l'utilizzo delle fonti rinnovabili, il tempo libero e la salute dei cittadini. Il progetto è commisurato a una nuova fruizione dell'attuale pista ciclabile dislocata sulle due sponde del Bisenzio, non solo dal

punto di vista della mobilità sostenibile, ma anche per lo sviluppo di piccole attività commerciali. Questo aspetto è diventato un asse strategico della pianificazione urbana cittadina, *in primis* perché il progetto si è sviluppato attraverso un percorso partecipativo che ha coinvolto cittadini e associazioni della città, con l'ipotesi di fondo che la presenza di "Spazi" progettati per essere effettivamente vissuti, migliorino la salute fisica delle persone, i loro rapporti, e la capacità di occuparsi della qualità dei luoghi della vita collettiva.

Quattordici incontri, svolti tra gennaio e aprile 2017 che hanno registrato una grande affluenza, hanno permesso all'amministrazione di illustrare e condividere con cittadini e stakeholder lo studio di fattibilità progettuale, al fine di individuare le caratteristiche degli interventi, ritenuti fondamentali, da inserire nel progetto definitivo/esecutivo. Altro importante obiettivo è stato coinvolgere tutti i soggetti che a vario titolo potranno candidarsi come gestori e organizzatori dei vari servizi previsti nel piano di riqualificazione del lungofiume.

Riversibility oltre che un progetto di riqualificazione di un'area naturale della città poco utilizzata e soggetta a fenomeni di degrado e sicurezza, è un progetto sugli stili di vita, sulla promozione della salute e del benessere dei cittadini e dei luoghi dedicati alla socialità e alla comunità. È anche un progetto che guarda ai temi dell'economia circolare, perché si propone di dotare il parco di alcune strutture di servizio: container riciclati, ma anche semplici attrezzature a terra o elementi di arredo e impianti per il gioco, derivanti da materiali di recupero (fig. 8).

A tal fine, il Comune di Prato, capofila a livello nazionale sull'Agenda Urbana Europea per l'economia circolare e città inserita dal Ministero dell'Ambiente come ente sperimentatore per promuovere iniziative innovative e dimostrative attraverso il protocollo "Città per la circolarità", sta puntando a creare una nuova *vision* della città, sfruttando la "necessità", di recuperare e riqualificare le aree urbane caratterizzate da situazioni di marginalità economica, sociale e edilizia, come una vera e propria "opportunità" per i cittadini e per l'ambiente.



Fig. 8. Container Riversibility, il primo container da trasporto marittimo a fine vita è stato riadattato con funzioni di servizio e somministrazione ed è localizzato nell'area della stazione ferroviaria. Ne seguiranno altri 11 dislocati nelle aree riqualificate lungo il fiume Bisenzio.

Risposte tecnologiche, criticità attuative, ricadute operative

La conoscenza profonda da parte dell'amministrazione comunale dell'area di progetto, ha permesso di formulare una proposta più efficace, e grazie a un controllo più capillare del territorio e delle sue criticità, i risultati e l'innovatività della proposta sono stati più soddisfacenti.

Il Comune di Prato, in qualità di ente sperimentatore del progetto UrBes, ha individuato l'area di progetto attraverso l'elaborazione di un indice, detto di deprivazione, utile alla lettura delle condizioni di disagio socio-economico e di svantaggio di una determinata popolazione o zona, che aiuta quindi a comprendere quali siano le zone maggiormente a rischio e uno stimolo per indirizzarvi interventi di sostegno e riqualificazione. Le ricadute operative del progetto PRIUS sono state definite rispetto ai vari "bottleneck" individuati nell'area, e sono state pensate con l'intento di: aumentare la fruibilità delle aree interessate da fenomeni di abbandono, e potenziare l'offerta di servizi rivolti all'inclusione sociale e alla socializzazione.

Le potenziali criticità attuative del progetto sono attenuate dalla certezza del cronoprogramma di attuazione presentato, e dai report trimestrali da presentare al comitato di monitoraggio del programma sullo stato avanzamento lavori.

Nell'ambito progettuale, la pianificazione urbanistica degli interventi si è incrociata con la più ampia strategia di città *smart* del Comune e con la sperimentazione della tecnologia 5G che vede Prato come una delle 5 città italiane che realizzeranno soluzioni e servizi innovativi a beneficio del cittadino. Migliorare e facilitare alcuni servizi nell'area, attraverso piattaforme robotiche, è una delle risposte tecnologiche individuate dall'amministrazione attraverso il progetto "Robocam", all'interno del quale verranno svolti servizi di videosorveglianza, servizi di *e-gov* e di *front end* con il cittadino, ausili per i cittadini svantaggiati, informazioni turistiche ecc.

Conclusioni

Le iniziative promosse dal Comune di Prato in questo triennio sono state indirizzate a una nuova strategia di pianificazione urbana e si sono concentrate sul ruolo positivo che le periferie urbane possono rivestire nei processi di rigenerazione urbana. Il processo di riconversione dell'area, caratterizzata da edifici e spazi inutilizzati/sottoutilizzati è collocabile oltre come asse centrale del nuovo PO, anche «nel più generale processo di trasformazione e creazione di beni pubblici, e nell'ottica dell'innovazione sociale intesa come cambiamento del modo di percepire e intendere il patrimonio urbano dismesso» (Kosova, 2017).

Partendo dal presupposto che la città contemporanea, per vari motivi, è sempre più soggetta a trasformazioni che continuano a produrre spazi vuoti che cambiano anche il modo di abitarla, la pianificazione urbana non è chiamata solo a recuperare fisicamente gli spazi, ma anche a rispondere alle diffuse e mutevoli esigenze sociali, culturali e ambientali (Kosova, 2017).

Le amministrazioni comunali si trovano pertanto a dover ripensare le loro strategie di progettazione urbana e ad adottare nuove filosofie per concepire "la città del futuro" come occasione di sviluppo locale. Un background particolare quello della città di Prato che la rende il luogo ideale per sperimentare nuove soluzioni in termini di pianificazione urbana. Il progetto PRIUS ne è la chiara testimonianza: un insieme integrato di interventi a servizio della rifunzionalizzare dei luoghi pubblici che vengono sottratti allo stato di perifericità e restituiti alla città per essere effettivamente vissuti (fig. 9). Questo progetto ha posto le basi per stabilire una strategia complessiva che guarda a un nuovo modello di *urban re-use management*, prefigurando ipotesi multiscalari e multidisciplinari all'interno della città.



Fig. 9. Area Pacchiani, lo spazio aperto come direttrice della progettazione nell'area per creare nuovi servizi aperti all'uso dei cittadini.

Gli autori:

Riccardo Pecorario, architetto, laureato presso l'Università La Sapienza di Roma, ha lavorato nella redazione e formazione di Piani urbanistici di livello comunale e nella Regolamentazione dell'attività edilizia, oltre che in attività di carattere progettuale relative ad opere pubbliche. Particolari applicazioni nella sostenibilità dell'attività edilizia e nella disciplina dell'accessibilità architettonica e urbana. Dirigente del Servizio Governo del territorio ed Edilizia pubblica del Comune di Prato, ove svolge la propria attività professionale dal 1984. Svolge attualmente le funzioni di RUP del PRIUS "Piano per la riqualificazione Urbana e la Sicurezza della periferia prossima alle mura del centro storico".

Francesco Procopio, architetto, laurea magistrale in architettura presso l'Università di Firenze. Ha svolto per circa dieci anni attività di cultore della materia presso la cattedra di progettazione del professor Natalini; nel Comune di Prato si occupa di progettazione e D.L., in special modo di edilizia storica e monumentale, servizio di cui è il responsabile dal 2008.

Maurizio Silvetti, architetto, specializzazione urbanistica presso Uni-Roma, Alta formazione economia Uni-Bologna, Diploma post-uni-Domus Academy Milano, ha diretto gli uffici tecnici di Montecatini, Rieti e Monteverchi. Responsabile per il Comune di Prato della gestione diagnostica e manutentiva edifici, direttore lavori del progetto *Riversibility*, RUP del Piano Operativo urbanistico.

Letizia Benigni, laureata in analisi e politiche dello sviluppo locale e regionale presso la facoltà di Scienze Politiche di Firenze nel 2011, vanta un'esperienza in progetti di ricerca e cooperazione a livello europeo, nazionale e regionale. Collabora con il Comune di Prato su progetti riguardanti la riqualificazione urbana e le periferie.

Note

1. Dati aggiornati al 31/12/2017 in base ad elaborazioni Ufficio Statistica Comune di Prato.
2. Il Comune di Prato ha aderito al progetto UrBes 2015 partecipando al nucleo misto (composto da esperti dell'Istat e di nove comuni d'Italia) stabilendo un set di indicatori sul quale si elaborano i risultati sulle tendenze del Benessere Equo e Sostenibile. I 60 indicatori misurano molteplici aspetti degli 11 domini in cui si articola il concetto di benessere, che ha una connotazione multidimensionale e non si riferisce, infatti, soltanto a lavoro e benessere economico, particolarmente rilevanti in una fase di crisi come questa, ma anche al complesso della qualità della vita dei cittadini.

3. Con il termine “deprivazione” si intende assenza di ciò che è necessario, più è alto il valore dell’indice di deprivazione più è alto il rischio di disagio socio-economico e di mancanza di ciò che è necessario a livello materiale.

4. La Commissione europea ha predisposto un Action Plan per il 5G e ha invitato gli stati membri ad individuare entro il 2018 almeno una città dove avviare la sperimentazione del 5G. Con un proprio piano d’azione, in anticipo sulla tabella di marcia prevista nell’Action Plan, il 16 Marzo 2017 il Ministero dello Sviluppo Economico ha pubblicato l’avviso che dà il via al processo di sperimentazione del 5G in 5 città italiane: l’area metropolitana di Milano, Prato, L’Aquila, Bari e Matera.

Riferimenti bibliografici

Passarelli D., Critelli F., Errigo M., Mauro G., Salerno G., Tucci N., (2012), *“Indirizzi e strategie per la rigenerazione urbana e territoriale: la riqualificazione dei contesti edificati spontanei. Una esemplificazione sugli effetti prodotti dagli strumenti di programmazione”*, Università Mediterranea di Reggio Calabria

Zazzerò E., (2013), *L’urbanistica e la resilienza. Una nuova cultura del Sustainability Sensitive Urban Design per la rigenerazione urbana*, Paper presentato al XXVIII Congresso Nazionale Istituto Nazionale di Urbanistica, Salerno

Kosova A., (2017), *Creatività e pratiche di riuso degli spazi urbani*, Paper presentato all’interno di “La città creativa”- Biennale dello Spazio Pubblico, manifestazione promossa dal Consiglio Nazionale degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori, dall’Istituto Nazionale di Urbanistica, dall’Ordine degli Architetti di Roma e dal Dipartimento di Architettura dell’Università Roma TRE, con la collaborazione di UN-Habitat e di ANCI.

Vitillo P., (2010), *ECOSCIENZA*, Numero 3



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Il riuso temporaneo per l'innovazione nel progetto

Andrea Rinaldi, Elisa Iori

Parole chiave: Riuso temporaneo, Innovazione, Identità, Economia circolare, Cittadinanza attiva

Abstract:

Il riuso temporaneo è un nuovo ciclo di vita di un edificio, una terra di mezzo tra vecchi e nuovi usi, in attesa di risorse economiche che permettano di agire in modo definitivo. L'Ordine degli Architetti PPC di Reggio Emilia e l'Assessorato alla Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia hanno pensato a un workshop di progettazione volto a innovare e sperimentare metodologie di processo e di progetto per il riuso temporaneo di alcuni edifici in disuso nel quartiere S. Croce. L'esito del workshop, finanziato dal Bando Periferie 2016, ha dato origine a progetti esecutivi che costruiranno nuovi spazi di vita dove la vita non c'era più.

Perché il riuso temporaneo sarà una condizione futura del progetto di architettura

La condizione attuale ci dice che il modello di città che si è costruito negli ultimi cinquant'anni è ormai inservibile. Ci dice che la tecnologia digitale ha portato enormi cambiamenti negli ultimi decenni, che l'innovazione supera in rapidità ogni possibile immaginazione, che il cambiamento è l'unica cosa permanente e che l'incertezza è l'unica certezza (Bauman, 2011).

In questo scenario, il 70% del patrimonio immobiliare italiano è ormai prossimo a fine vita per ragioni di obsolescenza o, ancor peggio, per errori di eccessiva regolazione e controllo edilizio, troppe norme e vincoli alla progettazione. Prima di recuperarlo definitivamente trascorreranno anni, forse decenni se lo scenario economico e normativo attuale non cambieranno rotta. L'architettura è, infatti, un sistema con una sua logica. Il peso connesso alla sua storia, lunga secoli e ricca di fatti importanti, le conferisce una consistente inerzia, rendendolo particolarmente lento nelle trasformazioni. La storia supporta pensieri, metodi e risultati già provati e consolidati, finendo con l'oscurare le idee e le innovazioni che vale la pena diffondere. Mentre ogni volta che innovo lascio

qualcosa di certo nella speranza di un risultato atteso migliore, quando conservo non perdo nulla: nel sistema di garantire la sopravvivenza della specie su cui è impostato, il nostro cervello rende molto più semplice la seconda soluzione rispetto alla prima. Ma è la seconda che ha permesso l'evoluzione della specie. Innovazione e conservazione hanno caratterizzato l'evoluzione dell'architettura nel corso del tempo, in un continuo oscillare tra i due estremi, ma è la prima che ha consentito di passare dalla capanna alle abitazioni contemporanee. Non possiamo pretendere che le cose cambino se non cambiamo il modo con cui le affrontiamo: rischiamo decenni di abbandono, di degrado dello spazio urbano e conseguente degrado sociale che non possiamo permetterci. Se si sanno cogliere le opportunità, lo spazio urbano può, sfruttando le grandi trasformazioni tecnologiche ed economiche, subire una rivoluzione simile a quella che ha cambiato il software (Ratti, 2017).

Invece di lasciare i vuoti urbani e gli spazi dismessi nella lunga attesa di risorse economiche e adeguate destinazioni d'uso, non è più logico introdurre un nuovo ciclo di vita tra quello che c'era e quello che ci sarà? Diviene pertanto necessario rivedere con umiltà e intelligenza il nostro modo di progettare la città, utilizzando metodi diversi e strumenti capaci di intervenire sulla modificazione urbana. All'interno della città devono essere definite nuove trame capaci di riflettere i mutamenti dovuti alla precarietà economica e alla temporaneità dei cicli di vita, del lavoro e dello svago.

Questa modalità, fatta di trame, è propria del riuso temporaneo. Il riuso temporaneo non va confuso con la pratica del restauro (dal quale è lontano anni luce, per fortuna), che sta pericolosamente impedendo ogni innovazione nel progetto e nella costruzione dell'architettura, né con la riqualificazione o il recupero che hanno come obiettivo un intervento a lungo termine. Il riuso temporaneo è un nuovo ciclo di vita di un edificio, una terra di mezzo tra vecchi e nuovi usi, in attesa di risorse economiche che permettano di agire in modo definitivo. Si tratta di una metodologia dai benefici evidenti che consente di rigenerare porzioni di città dimenticate, di recuperare spazi di socialità e innovazione, e di riattivare processi economici diffusi nel territorio che sono le basi di una migliore uguaglianza sociale su cui regge l'equilibrio di una comunità. Come diceva Giancarlo De Carlo (in Spazio e società): "il riuso è un processo che per forza di cose è costruito sulla base di una dimensione collettiva".

Tuttavia il riuso può originare rischi, altrettanto evidenti. Il primo, è il pericolo che il riuso temporaneo venga strumentalizzato dalle istituzioni come modo per eludere o procrastinare investimenti e problemi. Questo è in realtà poca cosa rispetto al fatto che questa pratica riguardi esclusivamente le minoranze (religiose, di origine, di cultura) senza intercettare la domanda, dell'intera comunità, di riappropriazione degli spazi in abbandono. Ultimo, il peggiore, è l'assenza d'idee e di una metodologia di progetto (certamente differente da quella che si utilizza per il progetto dell'architettura), come condizione che rischia di generare spazi inospitali o inadeguati. Diventa necessario pertanto imparare a concepire il progetto di architettura come dialogo critico con le condizioni al contorno (di luogo, di necessità, di compatibilità ambientale, economica, sociale) e non come disciplina isolata o "incessante novità senza necessità" (Gregotti, 2014).

Innovare l'architettura dello spazio urbano: le scelte che facciamo oggi determinano la portata delle possibilità che si presenteranno domani.

Il Quartiere Santa Croce come processo esperienziale di un nuovo modo di “fare città pubblica”

Per individuare le corrette forme del fare città pubblica in un contesto di criticità urbana occorre innanzitutto un'assunzione di responsabilità della società civile nell'individuazione di funzioni di interesse pubblico, in grado di ridare nuova vitalità a luoghi a lungo dismessi, ricostruendo nuove identità di luoghi, spazi e comunità. Non è più il tempo della quantità, della stabilità, del grande progetto autoreferenziale, anche l'urbanistica ha le sue responsabilità. L'eccessiva pianificazione del territorio e il costante inseguimento della rendita fondiaria, ha generato conurbazioni di luoghi disfunzionali e sempre più lontani dal quel senso di comunità che ha strutturato i quartieri storici delle città italiane. Il quartiere storico di Santa Croce, localizzato nella prima cintura nord del Comune di Reggio Emilia¹ è, più di ogni altro luogo della città di Reggio Emilia, quello che ha vissuto e recentemente subito questo processo che è intimamente connesso all'insediamento e alla dismissione poi delle ex Officine Reggiane, indiscusse testimoni dell'industria locale. Nei primi anni del '900 le Officine Righi si insediarono nell'area periferica di Santa Croce in prossimità dei binari ferroviari, trasformate successivamente in Officine Meccaniche Reggiane, specializzate nella produzione di materiale rotabile ferroviario. Il territorio agricolo che caratterizzava l'intorno dell'insediamento produttivo, si trasformò nei primi anni 20 del Novecento con puntuali interventi residenziali e nuove realtà produttive lungo l'asse stradale di via Gioia. Ma è nel periodo della ricostruzione che il quartiere si estese fino a raggiungere l'attuale estensione territoriale: le aree circostanti gli insediamenti produttivi vennero occupate dalle residenze degli operai, la città si ampliò, il quartiere crebbe attorno alle aree produttive, determinando usi differenti spesso in conflitto tra loro. A una situazione di marginalità economica e sociale data da una forte presenza di residenti stranieri, pari al 38,8% della popolazione residente, e di degrado edilizio e ambientale, con rischi per la salute pubblica derivanti da un'alta concentrazione di terreni da bonificare, si sono aggiunte diversificate forme di fragilità, che hanno generato un forte impatto sul sistema del welfare locale.

La condizione attuale “post metropolitana”, (Harvey, 2015), è una conseguenza e non la causa dello stato delle cose, e si caratterizza per abbandono, povertà e nuovi conflitti. Già Le Corbusier asseriva: le città non sono più degne del nostro tempo. Non sono più degne di noi; le città logorano il fisico e mortificano lo spirito.

Lavorare sulla città esistente, con i suoi conflitti, aspettative, ed esigenze sempre rinnovate, impone un insieme di azioni parallele che spesso si declinano in riqualificazione, recupero, riuso, rigenerazione. Termini diversi, a volte simili a volte profondamente diversi per indicare la necessità di agire con metodologie diverse in una sinergica e rinnovata progettualità urbana.

A Santa Croce negli ultimi anni sono state attivate politiche economiche e di rigenerazione urbana della città orientate alla riduzione del consumo di suolo, e a favorire la rigenerazione della città esistente; il quartiere, ancora oggi, si trova in una fase, molto delicata, di progressiva ricostruzione della propria identità.

Ed è in una fase congiunturale economicamente complessa come quella attuale che il quartiere Santa Croce si è trasformato in un laboratorio sperimentale in cui un nuovo approccio alla rigenerazione si fonda sulla ricerca di accordi e regole condivise in grado di incentivare pratiche attive e di utilizzo di beni e spazi, dare risposte all'utilizzo dell'area in quel tempo di mezzo, a volte indeterminato di perdita delle originarie funzioni e potenzialità.

La nascita del Parco Innovazione con il recupero degli ex insediamenti industriali delle officine Reggiane, a fianco del Centro Internazionale Loris Malaguzzi (Centro Internazionale per l'infanzia

volto a valorizzare la cultura e la creatività di bambini, ragazzi, genitori e insegnanti, nato grazie all'impegno pedagogico di Loris Malaguzzi) e l'inserimento di funzioni e servizi ad altissimo potenziale d'innovazione, creatività e attrazione per le imprese e il mondo della ricerca, sta attraendo investitori pubblici e privati. Parallelamente, attraverso un forte investimento sulla "città pubblica", si sta ridefinendo il forte ruolo di struttura urbana del quartiere quale connessione e integrazione non solo tra porzioni di città, ma soprattutto tra i cittadini che la abitano e la vivono.

La riqualificazione delle ex Officine Reggiane (fig. 1), rappresenta un volano straordinario per la rigenerazione urbana e sociale di Santa Croce. Un quartiere attrattivo, dinamico e sicuro rappresenta una condizione necessaria per sostenere il processo di profonda trasformazione, fondata su sapere, lavoro e qualità urbana, in atto alle ex Officine Reggiane.

Le città come sostiene La Cecla "sono entrambe le cose, un interno, un'identità di appartenenza, e un esterno, quello che esse rappresentano a una scala più ampia e l'immagine imposta dall'esterno" (La Cecla, 2015). Riqualificare uno spazio complesso come l'area delle ex Officine Reggiane, dense di memoria storica cittadina, implica ridefinire una nuova immagine urbana sostenendo quell'appartenenza ai luoghi dell'intera comunità che vive la città².

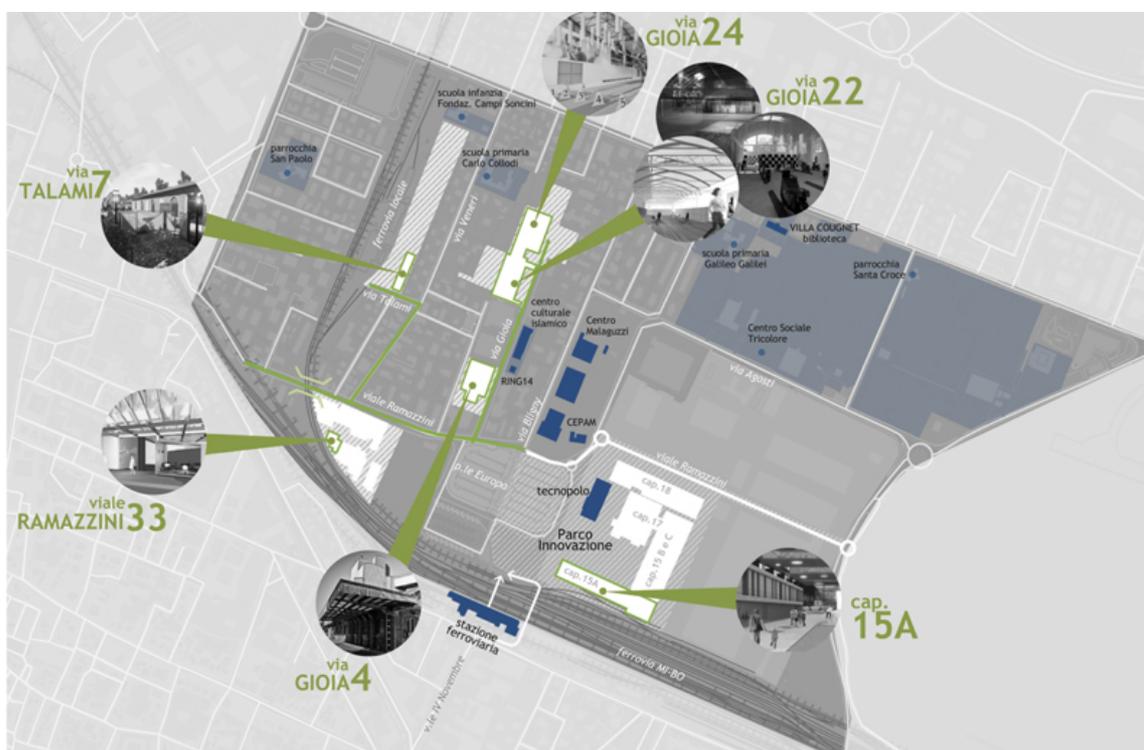


Fig. 1. Planimetria generale. Planimetria degli interventi di rigenerazione del comparto produttivo delle ex officine reggiane e dei processi di riuso temporaneo attivati attraverso la partecipazione al Bando Periferie 2016 (Servizio Rigenerazione e Qualità Urbana).

Dalla rigenerazione urbana al riuso di edifici dismessi

È indispensabile operare un cambio di paradigma della cultura del fare città: dal controllo tipico di visioni monodirezionali dall'alto verso il basso, alla responsabilità diffusa della cura, collettiva ed individuale, dei luoghi dell'abitare quotidiano entro un rinnovato sistema normativo.

La rigenerazione di un quartiere necessita di azioni sinergiche sociali, culturali e progettuali che da un importante investimento sulla città pubblica siano in grado di innescare micro processi di rigenerazione e riuso dei luoghi e degli spazi in abbandono riconnettendo funzioni, identità perdute e nuove esigenze della collettività.

Per innescare questo processo virtuoso nel Quartiere di Santa Croce è stato avviato un procedimento partecipativo che ha coinvolto gli spazi dismessi e in attesa di trasformazione (figg. 2-3), potenziali luoghi di degrado sociale e incubatori di insicurezza e abbandono, considerandoli come aree occasione per progetti legati al mondo della cultura, associazionismo culturale e sociale, produzione culturale, artigianato e innovazione sociale. Si è perseguita una profonda rivoluzione della cultura del 'fare città', attraverso l'incentivazione e l'attrazione di economie informali e nuovi servizi auto-organizzati per la città. Il riuso, infatti, pone al centro dell'azione progettuale il contenuto, la funzione, le persone che lo promuovono e il loro rapporto con il contesto sociale in cui si innestano. Il valore, soprattutto sociale, del contenuto è dunque più importante del valore economico delle opere necessarie per il suo funzionamento. È stata avviata una raccolta di manifestazioni di interesse, tramite avviso pubblico, al fine di raccogliere da un lato le disponibilità di privati nella concessione di aree e immobili non utilizzati e, dall'altra, sollecitare la presentazione di proposte da parte di cittadini, imprese, associazioni, di progetti per il riuso temporaneo degli stessi. Alla manifestazione di interesse hanno partecipato i proprietari dei principali complessi immobiliari e oltre cinquanta, fra associazioni, imprese, cittadini, che hanno presentato progetti di rilevante interesse pubblico. Le manifestazioni d'interesse comprendevano una molteplicità di funzioni: artigianato di servizio all'impresa e alle persone, esposizioni temporanee, spettacoli teatrali, laboratori didattici e attività sportive.



Fig. 2. Edifici in via Gioia, nel quartiere di S. Croce a Reggio Emilia oggetto del progetto di riuso temporaneo pensato dall'Assessorato alla Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia e Ordine degli Architetti di Reggio Emilia (giugno 2016), in collaborazione con gli altri ordini e colleghi tecnici di Reggio Emilia (Ingegneri, Geometri, Periti Industriali), coordinato da Andrea Rinaldi.



Fig. 3. Edifici in via Gioia, nel quartiere di S. Croce a Reggio Emilia oggetto del progetto di riuso temporaneo pensato dall'Assessorato alla Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia e Ordine degli Architetti di Reggio Emilia (giugno 2016), in collaborazione con gli altri ordini e collegi tecnici di Reggio Emilia (Ingegneri, Geometri, Periti Industriali), coordinato da Andrea Rinaldi.

È stato attivato un workshop di progettazione per coinvolgere gli ordini e i collegi tecnici (architetti, ingegneri, geometri, periti) di Reggio Emilia, funzionale per cambiare il punto di vista dei progettisti sulla metodologia di progetto del riuso temporaneo. Provare a generare spazi ad alta qualità di vita a costi limitati era l'obiettivo principale del workshop. Come facilitare, supportare, progettare lo spazio di queste nuove forme dell'abitare, del lavoro e dello svago con progetti di riuso temporaneo, era il quesito principale cui rispondere. Che cosa si potesse ottenere con un processo condiviso ponendo al centro il progetto, era la scommessa.

Le proposte presentate prevedevano molteplici funzioni – artigianato di servizio all'impresa e alle persone, esposizioni temporanee, spettacoli teatrali, laboratori didattici e attività sportive – che sono state verificate nella loro fattibilità tecnico-economica ricercando la soluzione più performante per un progetto a 'bassa definizione' edilizia, ma ad alto contenuto sociale³.

Sono stati proposti progetti semplici, costruiti in parte con tecniche realizzabili in autocostruzione. Qualità e costo sono stati i temi principali dei progetti per il riuso temporaneo, i quali hanno tenuto conto anche di una serie di fattori quali la durata prevista per il riuso, il programma di riuso, lo stato di manutenzione dello spazio, oltre agli attori coinvolti nel processo. Questo processo ha visto il proprietario dello spazio e l'usufruttuario diventare attori principali, con il supporto di figure specializzate quali un intermediario facilitatore e un team di progettisti; una nuova modalità di progettare, in cui proprietari, progettisti e nuovi fruitori lavorano insieme per ridare forma e vita a spazi dismessi attraverso soluzioni innovative.

Questo tipo di approccio va di là del profitto economico, della dimensione funzionale o formale della progettazione, e sia addentra nella dimensione più sociale e intima della riconquista dello spazio come bene per la collettività.

L'esito del workshop, finanziato dal Bando Periferie⁴, ha dato origine a progetti esecutivi che costruiranno nuovi spazi di vita dove la vita non c'era più e ha permesso di attivare un rapporto sinergico tra la riqualificazione di un ex comparto produttivo dismesso, le ex Officine Reggiane, Parco Innovazione di servizi e funzioni, e azioni puntuali di riuso urbano di spazi e luoghi, con un forte investimento sulla "città pubblica" e sulla struttura urbana di connessione, costituita soprattutto di cittadini in cerca di nuova identità sociale. (figg. 4-9).



Fig. 4. Gruppo di progetto: Andrea Rinaldi (coordinatore), Livio Beneventi, Elena Cattani, Laura Credidio, Lucio Iotti, Irene Passerini, Anna Scuteri. Il progetto per il riuso di un manufatto industriale destinato allo stoccaggio delle merci da destinare a spazio temporaneo per praticare l'atletica indoor, applica il principio di una progettazione per strati, coniugando la ricomposizione architettonica della staticità dell'edificio con la dinamicità dei nuovi usi individuati. Una serie di strati successivi (attrezzature per l'atletica, i box/container servizi e spogliatoi, le sedute per il pubblico in pallet di recupero, la soffittatura acustica in polistirene di recupero, gli impianti termici ad aria) caratterizza il riuso dello spazio e possono essere attuati dalla comunità sportiva per gradi anche in funzione dell'appropriazione dello spazio che faranno gli utenti. Ogni strato è indipendente, removibile e riutilizzabile in altro luogo o per altre funzioni, costruibile in parte dagli utenti stessi per limitare i costi economici. Il tutto a costi veramente irrisori, se paragonati a spazi per lo sport simili, pari a circa 100 €/mq, meno di un buon pavimento di legno.

Il riuso temporaneo in un'economia circolare

Il ciclo economico che caratterizza il modo di vivere della società contemporanea è definito lineare. Significa che dalla materia prima necessaria per costruire un prodotto passiamo al prodotto stesso, poi al suo uso e, terminato il ciclo di vita, al rifiuto. Il ciclo di prestazione dei prodotti è sempre più frequentemente inferiore al loro potenziale ciclo di vita. Stampanti e computer fuori uso dopo un tempo predeterminato, telefoni cellulari superati da modelli sempre più performanti anno dopo anno che, dismessi, si trasformano in rifiuti, trapani utilizzati mediamente tra i 6 e 20 minuti durante il loro ciclo di vita, sono ormai un fenomeno comune che è parte integrante della società della crescita (Latouche, 2013).



Fig. 5. Gruppo di progetto: Andrea Rinaldi (coordinatore), Livio Beneventi, Elena Cattani, Laura Credidio, Lucio Iotti, Irene Passerini, Anna Scuteri. Il progetto per il riuso di un manufatto industriale destinato allo stoccaggio delle merci da destinare a spazio temporaneo per praticare l'atletica indoor, applica il principio di una progettazione per strati, coniugando la ricomposizione architettonica della staticità dell'edificio con la dinamicità dei nuovi usi individuati. Una serie di strati successivi (attrezzature per l'atletica, i box/container servizi e spogliatoi, le sedute per il pubblico in pallet di recupero, la soffittatura acustica in polistirene di recupero, gli impianti termici ad aria) caratterizza il riuso dello spazio e possono essere attuati dalla comunità sportiva per gradi anche in funzione dell'appropriazione dello spazio che faranno gli utenti. Ogni strato è indipendente, removibile e riutilizzabile in altro luogo o per altre funzioni, costruibile in parte dagli utenti stessi per limitare i costi economici. Il tutto a costi veramente irrisori, se paragonati a spazi per lo sport simili, pari a circa 100 €/mq, meno di un buon pavimento di legno.

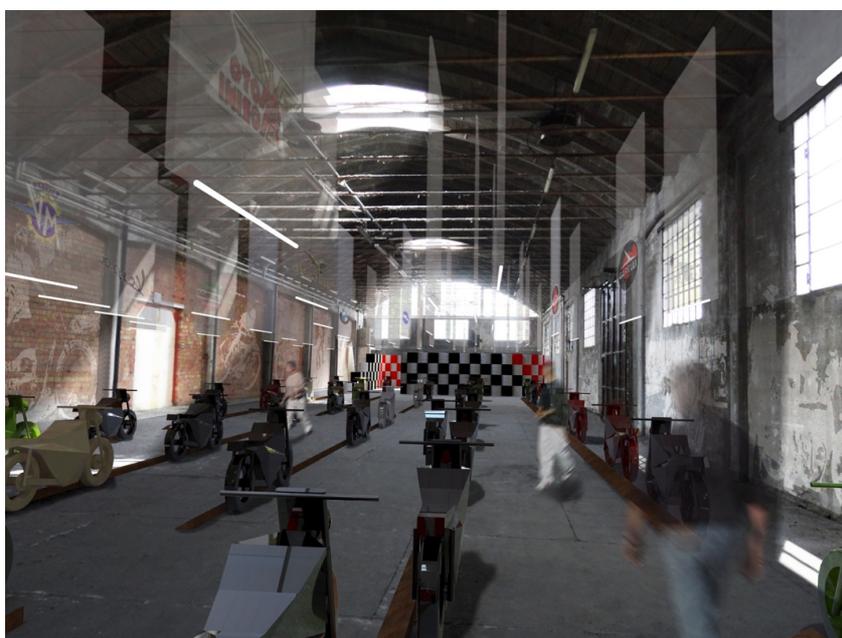


Fig. 6. Gruppo di progetto: Andrea Zamboni (coordinatore) Giacomo Bassmaji, Giampaolo Bendinelli, Emiliano Davolio, Antonella Forlè, Alberto Marzi, Manuela Senese. Il progetto per un museo della meccanica reggiana muove da tre principi. Innanzitutto il riciclo di materiali a fine vita, nello spirito del progetto di riuso, che contempla il possibile smontaggio e riadattamento in altri spazi. Poi il principio dell'autocostruzione, che rientra in pieno nelle capacità della committenza, abituata a questo tipo di sfide, con la possibilità di realizzare il progetto per step in base a disponibilità e risorse. Ultimo, l'idea di utilizzare il fabbricato, le sue attuali condizioni e la sua spazialità come risorse per il progetto, lasciandosi guidare da quel che ispira.

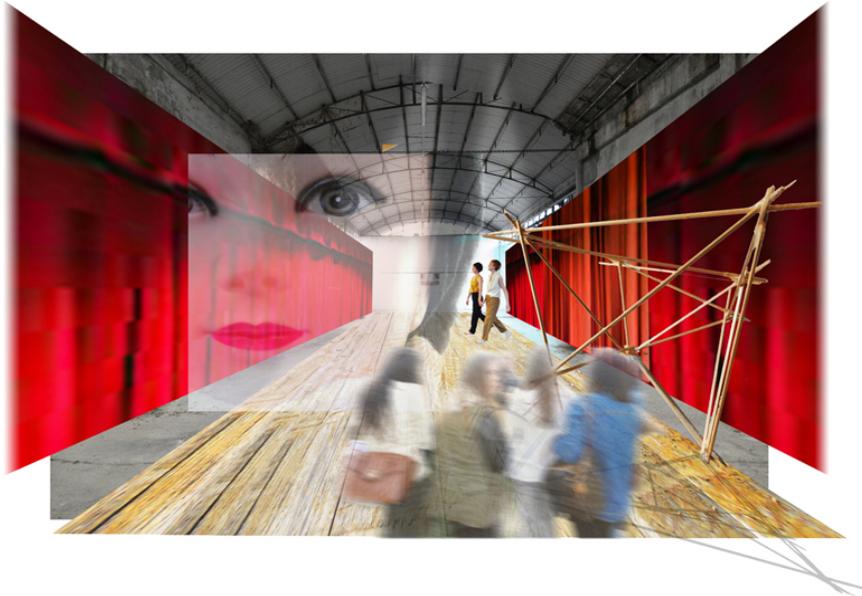


Fig. 7. Gruppo di progetto: Giorgio Teggi (coordinatore), Cristiana Campani, Stefano Curli, Marina Parmeggiani, Carlo Pezziga, LAAI (Laboratorio Arte Ambientale Itinerante). Il concept ideativo per la sede dell'associazione teatrale MAMIMO', più che un progetto edilizio in senso stretto, propone un doppio cortocircuito riferito all'enfatizzazione delle caratteristiche dello spazio e alla loro messa in scena: tre spazi con differenti livelli di luminosità che diventano il "teatro bianco", il "teatro nero" e il "teatro rosso" (neutro). L'allestimento degli spazi avverrà in prevalenza con l'impiego di materiali di recupero dismessi da allestimenti teatrali. I tre spazi dovranno funzionare in contemporanea per attività distinte: la produzione degli spettacoli, la scuola di teatro secondo varie fasce d'età. Essi saranno concepiti come involucri leggeri dalla trama tessile che daranno forma agli elementi di separazione e disimpegno.



Fig. 8. Gruppo di progetto: Alessandro Ardeni (coordinatore), Francesca Bosonetto, Andrea Costi, Arris Di Donato, Simone Ganapini, Paolo Guidetti. Il progetto di uno spazio da destinare a tre differenti associazioni è risolto con tre unità spaziali all'interno della sala principale (980 mq): una piazza con la sua nuova centralità; un collegamento per agevolare la permeabilità assiale verso le altre sale del complesso ex manifatturiero; un nuovo riferimento costituito dal ponte (quinta) che andrebbe a suddividere funzionalmente in due metà lo spazio posto a nord della sala.

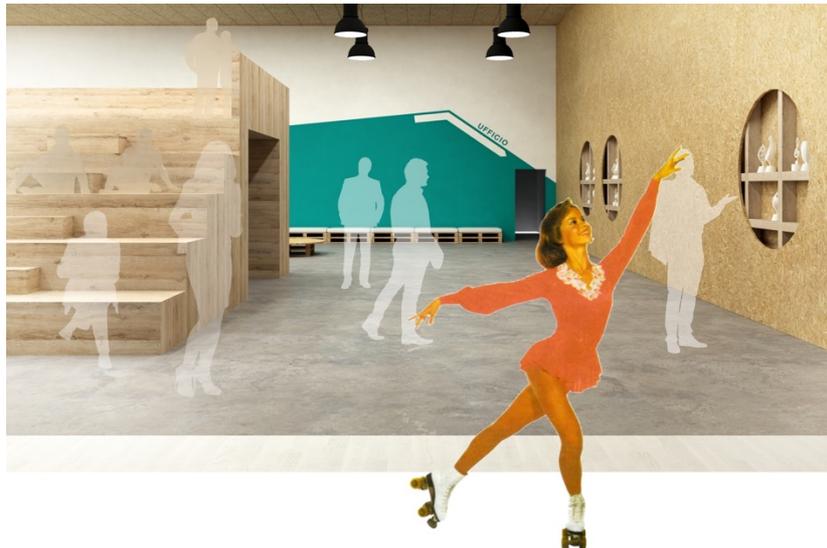


Fig. 9. Gruppo di progetto: Marzia Zamboni (coordinatore), Giovanni Avosani, Matilde Bianchi, Arianna Bordina Stefano Carbone, Giacomo Giacalone, Giuseppe Hermann, Silvia Fornaciari, Anna Pach Rudnicka. Per il riuso destinato ad un'associazione di skating si è scelto l'approccio più insolito nel riuso temporaneo e cioè di annullare il 'capannone', azzerarne il linguaggio, trattandolo come scatola/involucro indifferente, allestendo al suo interno una nuova scatola 'performante', fatta su misura a non pregiudicare le richieste di adeguamento funzionale e impiantistico, un vestito stagionale confezionato ad hoc. Potenzialmente l'approccio è corretto in termini di reversibilità: il contenuto è trasferibile perché quando finisce la disponibilità di questo specifico capannone, mero perimetro spaziale, si prende la 'scatola interna' costruita su misura per il fruitore, con le sue dotazioni, la si smonta e come un pop-up la si ricostruisce altrove, ripristinando lo stato di partenza. Ma quanto costa 'costruire' la nuova scatola 'performante', un nuovo dispositivo che 'nega' l'esistente?

È un ciclo che va definitivamente invertito in favore di quello che è invece definito circolare, dove dalla materia prima si passa al prodotto, al suo uso e in ultimo al suo riuso, generando nel corso del processo una quantità di rifiuto irrisoria. Ciò che ora consideriamo uno scarto può divenire una risorsa.

Che cosa esiste di più circolare di un processo di riuso temporaneo, che con poche risorse a disposizione genera attività ed economie diffuse? Nulla.

Distribuire su più persone è un diverso modo di pensare l'economia: tende a diffondere il valore ove è necessario, invece che concentrarlo nelle mani di pochi (Raworth, 2017). Nel riuso, inoltre, non si progettano oggetti che sono già disponibili, ma nuove relazioni che l'oggetto è in grado di produrre. Abbiamo bisogno di pensare il progetto della città come una progettazione rigenerativa, per restituire alle persone, e non agli oggetti, il ruolo di attori.

Tre sono i possibili passaggi che, riscoperti, possono originare innovazione nella metodologia di progetto e, di conseguenza, nel risultato.

Primo, cambiare il modo di vedere le cose.

Gli architetti, e con essi il progetto di architettura e della città, sono destinati a scomparire, sempre che non escano dalla loro gabbia dorata e inventino cose nuove. Come architetti possiamo fare molto di più che costruire edifici o città, possiamo cambiare le cose.

La semplicità, molto diversa dalla semplificazione o dall'appiattimento, è un modo per invitare a restituire necessità ed essenzialità al mestiere dell'architetto (di conseguenza all'architettura) e renderlo meno esercizio decorativo o rappresentativo. Il concetto di semplicità è uno dei più

ingannevoli del mondo: dal latino *simplex*, composto dalla radice *sem* uno solo e da quella di *plectere*, piegare. Piegato una sola volta. Quindi il semplice non è il non-piegato, o piegato mille volte in maniera organizzata, bensì il piegato una sola volta. L'immagine della piega singola è molto espressiva: il semplice non è quella cosa che si comprende in modo automatico e pleonastico, ma è quell'*unicum* non ulteriormente scomponibile, autentico e originale per definizione. È raro che le cose siano effettivamente semplici come sembrano, soprattutto oggi, nella società contemporanea dell'eccesso, dove il troppo è diventato normale e il senso della misura e dei limiti qualcosa di arcaico.

Ricerca e riscoprire la semplicità richiede un gran lavoro. Il modo più efficace per raggiungere la semplicità è attraverso una riduzione ragionata. Ridurre il superfluo, usare di meno per ottenere di più, è un principio etico (oltre che economico) a ogni livello di vita. Ridurre significa lavorare sul concetto di minimo, significa concentrare le percezioni sulle cose gerarchicamente più importanti incorporando le altre, significa evitare di mostrare ciò che non è utile al raggiungimento dell'obiettivo.

Semplice in questo caso è il contrario di misto, caotico, indefinito, eccessivo. Corrisponde all'idea di un ordine ragionato, di limite, di esatto: come disse Hans Hoffmann, "la capacità di semplificare significa eliminare il superfluo in modo che sia la necessità a parlare"⁵.

Secondo, servire a uno scopo.

Servire a uno scopo ben definito è il compito principale del progetto di architettura. Per riscoprire l'utilità di un progetto di architettura è necessario partire dal perché lo facciamo e riuscire a rispondere a questa domanda in modo esatto. Per esattezza, in questo caso, non s'intende il concetto di precisione della misura benché fondamentale per la pratica dell'architettura, ma quello, appunto, del servire a una causa ben definita.

Esatto, in questo modo, vuol dire efficace, scelto, definito. La crisi dell'energia e i cambiamenti climatici degli ultimi anni ci hanno fatto capire che la qualità di vita dipende molto di più dall'energia e dalle risorse disponibili di ciò che credevamo in passato. È ovvio che come società costruiremo macchine più efficienti, sistemi di mobilità a ridotto impatto ambientale, edifici a consumo zero, ecc. Quest'attitudine ad aumentare l'efficienza è utile e inevitabile. Tuttavia in questo modo si curano i sintomi piuttosto che la causa dei problemi, si antepone il concetto tecnico dell'efficienza al concetto umano dell'efficacia. Ricerca dell'esattezza vuol dire in questo caso coniugare l'efficacia del progetto con l'efficienza delle condizioni tecniche. Definire e scegliere ciò che è utile e ciò che è inutile al risultato finale e riuscire a costruirlo in modo efficiente.

Terzo, innovare nel progetto.

Costruire significa anche dare un ordine tecnico alle cose, sperimentare nuove tecnologie e metodologie costruttive, forzare i limiti della conoscenza per ampliarli e innovarli. Un quarto di secolo fa si costruiva allo stesso modo con cui si costruisce nella condizione attuale. Nel frattempo, la tecnologia ha compiuto passi da gigante passando dal computer rudimentale al tablet, dalla tecnologia analogica a quella digitale, mutando profondamente modi di vita, di comunicazione, di evoluzione. Gli smartphone, che ci distraggono da ciò che è attorno a noi, ci fanno però capire quanto è vecchio il mondo dell'architettura. L'incapacità della condizione tecnica dell'architettura di innovare ha limitato anche la sperimentazione di nuovi linguaggi di espressione. La tecnica deve riappropriarsi del suo ruolo per rafforzare i concetti di contemporaneo, di durata, di adattabilità e flessibilità, di disassemblaggio a fine vita utile.

È l'idea di una *progettazione per strati*, (Chesire, 2016) (fig. 10) individuati dal progettista e riconoscibili dall'utente. Una progettazione per strati ha un carattere semplice e immediato ed è concepita per durare ed essere reversibile nel tempo; è flessibile perché capace di adattarsi ai diversi mezzi esistenti, è coerente perché crea un senso di appartenenza e di riconoscibilità, è chiara perché nota a tutti gli attori coinvolti. Ogni strato ha una sua funzione, una sua durata nel tempo, una sua incidenza economica. Da questi principi deve passare una nuova metodologia di progetto per il riuso della città: usare il passato per ricostruire il presente guardando al futuro.

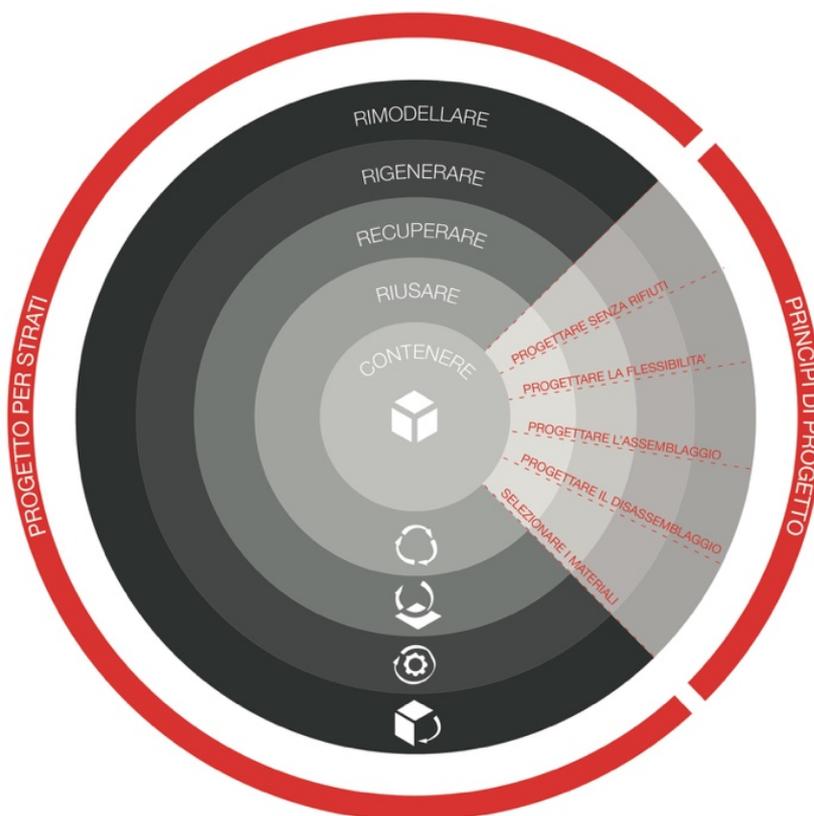


Fig. 10. Una progettazione per strati presuppone di sostituire l'idea di costruzione tradizionale con quella dell'assemblaggio (e futuro disassemblaggio) privilegiando le tecnologie a secco.

Conclusioni

L'innovazione è un modo nuovo di fare le cose, capace di produrre un cambiamento positivo. In un'epoca storicamente complessa e di cambiamento come quella attuale, l'innovazione quale processo di rinnovamento diventa elemento essenziale di riorganizzazione delle relazioni produttive e sociali di una comunità. Occorre ripensare i sistemi di produzione materiale e immateriale del costruire città in senso integrato, ponendo al centro dell'azione il riciclo e il riuso, un processo continuo di esperimenti quotidiani d'innovazione dal basso.

In un progetto di architettura esiste sempre un altro risultato orientato su un obiettivo diverso piuttosto che su quello indirizzato da una particolare condizione, giudizio, o generalizzazione: innovare vuol dire sperimentare invece di dimostrare ciò che si sa già fare perfettamente, re-incorniciare per conoscere nuovi metodi per nuovi problemi.

La cornice di un quadro è una metafora utile per comprendere il concetto: noi possiamo ampliare o restringere la cornice di un quadro e questo cambia completamente la percezione di quel quadro. Reincominciare ci consente pertanto di vedere le cose attraverso una cornice più ampia, così che possano essere valorizzate le scelte e le azioni più appropriate (Dilts, 2009).

Gli autori:

Andrea Rinaldi, Professore aggregato in Composizione Architettonica e Urbana, Dipartimento di Architettura Università di Ferrara.

Elisa Iori, Architetto, Dirigente Rigenerazione e Qualità Urbana Comune di Reggio Emilia.

Note

1. Reggio Emilia è un Comune di medie dimensioni con un'estensione di circa 23.000 ha di cui il 21% è territorio urbanizzato. La popolazione residente è pari a 171.879 abitanti, localizzati prevalentemente nella zona sud della città.

La struttura insediativa all'interno del territorio comunale si caratterizza per la dominanza dell'abitato del capoluogo che assume un'estensione pari a circa il 14% nella città consolidata e 4,5% nelle frazioni. Il centro abitato di Reggio si è infatti sviluppato, nel tempo, lungo le direttrici principali in uscita verso il territorio extraurbano, inglobando progressivamente i nuclei frazionali sorti nelle immediate vicinanze in parte modificandone i caratteri e trasformando il loro rapporto con la campagna circostante. Ciò che ha caratterizzato l'economia reggiana è la presenza e la forte crescita, soprattutto fino al 2001, del settore industriale contraddistinto da una forte vocazione di tipo produttivo manifatturiero, che non ha lasciato spazio allo sviluppo del settore terziario, il quale ancora oggi, pur a fronte di un notevole incremento in questi ultimi anni, sconta tuttavia una minore diffusione rispetto agli altri territori emiliano-romagnoli.

2. È indispensabile operare un cambio di paradigma della cultura del fare città: dal controllo tipico di visioni monodirezionali dall'alto verso il basso, alla responsabilità diffusa della cura, collettiva ed individuale, dei luoghi dell'abitare quotidiano entro un rinnovato sistema normativo. Non a caso il recente dibattito sull'attualità degli standard urbanistici come unica risposta alla città pubblica, che dalla La teoria di Le Corbusier, recepita nella Carta d'Atene, porterà il decreto ministeriale sugli standard, D.M. 2 aprile 1968, n. 1444, a istituire le zone territoriali omogenee, caratterizzate da un'accentuata monofunzionale, cerca una sua declinazione normativa all'interno delle nuove legislazioni regionali. La nuova Legge 24 in Emilia Romagna introduce per la prima volta il termine riuso temporaneo all'interno del lessico legislativo, nel tentativo di istituzionalizzare pratiche innovative già sperimentate in molto comuni con modalità autonome e articolate. Si è quindi spettatori-attori di un importante processo di rinnovamento culturale all'interno del quale le azioni e pratiche messe in campo a livello locale diventano spunto di riflessione normativa. Il pericolo più imminente è l'eccesso di regolazione che nella prassi legislativa italiana rischia di vincolare e imbrigliare processi creativi di riappropriazione degli spazi collettivi.

3. I progetti selezionati che sono stati candidati successivamente al finanziamento del bando periferie sono stati:

- il recupero e riuso dell'ex Mangimificio Caffarri di via Gioia all'interno del quale troverà la sua nuova sede Remida, il progetto pilota di natura culturale, educativa, sociale ed ecologica sul riuso creativo dei materiali promosso dall'Istituzione Scuole e Nidi dell' Infanzia del Comune di Reggio Emilia, Iren, e Fondazione Reggio Children;
- il recupero dell'ex discoteca Maffia che ospiterà la nuova sede della cooperativa sociale Anemos;
- i capannoni ferroviari di via Talami, verranno recuperati da parte di Fer e Tper, per ospitare le locomotive e i vagoni storici;
- il riuso i capannoni dismessi di via Gioia 22 e 24 per ospitare attività di Atletica leggera indoor, un centro di produzione, formazine e attività teatrali MaMiMò, il museo delle moto di Uisp, la società sportiva Taekwondo Tricolore, un progetto di atelier didattico promosso dal nido-scuola Choreia a cura della cooperativa Panatarei, e l'associazione Safre che da tempo si occupa a Santa Croce di modellismo ed ha contribuito al recupero delle carrozze e locomotive storiche di ACT.

4. Il Pru Reggiane-Santa Croce raggiunge una dimensione di investimento pubblico-privato stimabile in 50 milioni di euro, costituita principalmente dal contributo ottenuto attraverso il Bando nazionale aree urbane e periferie, del valore di 17,8 milioni di euro, e dal cofinanziamento da parte di soggetti pubblici e privati per un importo di circa 29 milioni di euro: rappresenta uno dei maggiori investimenti sul territorio degli ultimi decenni, funzionale ad un nuovo modello di sviluppo produttivo e tecnologico, al passo con gli hub europei. Si tratta del secondo finanziamento governativo per l'area Reggiane-Parco Innovazione e il quartiere Santa Croce, dopo quello di circa 10,9 milioni di euro, ottenuto attraverso il Piano nazionale Città, a cui si sono aggiunti due milioni di euro finanziati dalla Regione Emilia-Romagna attraverso il Documento unico di programmazione e due milioni di euro da parte del Comune per il rinnovo e il potenziamento delle reti sotterranee, a servizio del quartiere.

5. Hans Hoffmann, (1880-1966) pittore tedesco, considerato uno dei più significativi esponenti dell'Espressionismo astratto.

Riferimenti bibliografici

Bauman Z. (2011), *Modernità liquida*, Editori Laterza, Bari, IT.

Cheshire D. (2016), *Building Revolutions*, Riba Publishing, Newcastle upon Tyne, UK.

Dilts R. (1999), *Sleight of Mouth*, Meta Publications, Capitola, California, USA.

Gregotti V. (2014), *Il possibile necessario*, Bompiani, Milano, IT.

Harvey D. (2015), *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano, IT.

Inti I., Cantaluppi G., Persichino M. (2014), *Temporioso – Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono*, Edizioni Altraeconomia, Milano, IT.

La Cecla F. (2015), *Contro l'Urbanistica*, Einaudi, Torino, IT.

Latouche S. (2013), *Usa e getta- Le follie dell'obsolescenza programmata*, Bollati Boringhieri, Torino, IT.

Le Corbusier (2014), *La Carta d'Atene*, Ghibli Editore, Roma, IT.

Ratti C. (2017), *La città di domani*, Einaudi, Torino, IT.

Raworth K. (2017), *L'economia della ciambella*, Edizioni Ambiente, Milano, IT.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Tra Interdisciplinarietà e Integrazione. Pratiche e Politiche di Social Housing in Italia *Elisabetta Capelli*

Politiche per l'abitare tra scienze sociali, architettura e urbanistica

Da vari anni il possibile apporto delle scienze sociali alla progettazione urbana e architettonica è stato tematizzato a livello accademico (Gasperini, Stagni, 2001; Amendola, 2009; Signorelli, Caniglia Rispoli, 2008; Chiesi, 2010) più di quanto, tuttavia, sia stato effettivamente praticato in ambito professionale (Scarpelli, Romano 2011).

D'altra parte, anche a livello teorico, l'interdisciplinarietà sconta i limiti dovuti non solo, come ovvio, alle specificità lessicali e concettuali di ciascun sapere, ma anche a una sostanziale differenza nelle modalità di costruzione delle rispettive domande di ricerca.

La valenza immateriale e simbolica del rapporto tra spazi e persone privilegiata dall'antropologia culturale, così come le ricostruzioni tassonomiche perseguite dalla sociologia, dialogano spesso a fatica con gli assetti legislativi, economici e istituzionali ben più cogenti per chi si occupa di progettazione.

Nondimeno, una qualche convergenza si è potuta creare tra antropologia e studi urbani, che sempre più spesso hanno adottato l'approccio etnografico tra le proprie metodiche di ricerca.

Come osservava Bernardo Secchi, infatti, il discorso urbanistico ha gradualmente espanso il proprio campo di riferimento, i propri obiettivi e le proprie strategie, includendo nuovi temi, nuovi oggetti e nuovi attori, in soluzione di continuità rispetto al rigore dei termini e dei criteri di inferenza coltivati nel passato (Secchi, 2012 p. VIII). Entro questo scenario si è collocata la cosiddetta programmazione complessa, che a partire dagli anni Novanta ha teso a sostituire la pianificazione tradizionale di tipo prescrittivo, riformulando la pratica urbanistica da esercizio anzitutto tecnico-giuridico ad attività rivestita di valenze politico-sociali e territoriali più ampie (Clementi, 2006).

Parallelamente, da sapere esperto, rivolto a un limitato pubblico di riferimento, l'urbanistica ha gradualmente sfumato le proprie certezze, assumendo su di sé anche il punto di vista di quanti conoscono luoghi e città in virtù della propria esperienza. Non è un caso che le esperienze di collaborazione interdisciplinare e interprofessionale più significative tra *policy maker*, urbanisti e

scienziati sociali si siano espresse finora nell'ambito dei processi partecipativi e, in maniera derivata, nei più recenti interventi di housing sociale.

Il termine *social housing* si è definito in Italia negli ultimi quindici anni a partire da iniziative anche molto eterogenee tra loro, in alcuni casi focalizzate più sull'accessibilità economica, in altri più sulla valenza comunitaria, in definitiva accomunate dalla natura privata dei soggetti che le promuovono e finanziano.

Entro questa cornice, il *social housing* basato sui fondi immobiliari sembra configurare un settore particolarmente interessante sotto il profilo dell'interdisciplinarietà e della collaborazione interprofessionale. Presuppone infatti una pluralità di livelli, che spaziano dalla progettazione finanziaria su cui si gioca la fattibilità degli interventi, alla progettazione architettonica e urbana, dato che, dal punto di vista delle politiche abitative, nella gran parte dei casi si tratta di edilizia concordata; fino alla progettazione sociale, in un'ottica di *mixité sociale* e funzionale.

Dall'edilizia pubblica all'edilizia privata sociale

Il primo testo italiano interamente dedicato ad "analisi e prospettive" del social housing in Italia risale ormai a una decina di anni fa (AA.VV. 2009). Pubblicato dal Gruppo Sole24Ore, si avvaleva delle riflessioni di esperti di finanza e *real estate* di formazione bocconiana, con la sponsorizzazione di grandi società immobiliari e associazioni di categoria di realtà industriali e bancarie.

Il tema della casa era rientrato nell'agenda politica italiana proprio nei mesi precedenti, scandito da diversi passaggi legislativi fino al DPCM del 16 luglio 2009, che in attuazione al Piano nazionale di edilizia abitativa *ex lege* 133/2008 sanciva l'introduzione del sistema integrato di fondi immobiliari per l'housing sociale.

Si apriva così uno scenario inedito nella tradizione delle politiche abitative italiane, che lungo tutto il Novecento si era sostanziata in forma di *edilizia pubblica* (e a cui nel testo si fa comunque riferimento con il termine *social housing*), secondo un'accezione più ampia, di matrice europea, in virtù della quale il discrimine non sta nella natura pubblica o privata dei finanziamenti, quanto nell'obiettivo di offrire abitazioni a costo inferiore a quello di mercato.

Al di là dell'anacronismo che produce l'accostamento del termine *social housing* alla legge Luzzatti del 1903 o al piano Fanfani del 1949, il testo affrontava le politiche per la casa non in termini di *welfare*, ma di rapporto tra assetti giuridico-legislativi e mercato immobiliare, e del resto non poteva essere altrimenti vista l'affiliazione degli autori.

Di fatto, questa accezione di social housing caratterizzò la prima ondata di interesse sul tema, sia in letteratura che nel dibattito di settore, come testimoniano le traiettorie di approfondimento privilegiate in rassegne come UrbanPromo o Expo Italia Real Estate, fiera dedicata agli investitori in ambito immobiliare. La stessa impostazione del discorso sul social housing era stata assunta anche da un documento a cura del gruppo di lavoro su Politiche e Strumenti per la Residenza Sociale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, che lo definì allora come "un settore ampio, di cui l'Edilizia Residenziale Pubblica rappresenta il sottoinsieme caratterizzato dall'intervento pubblico più forte e diretto, soprattutto dei Comuni e delle ex-IACP" (INU 2007, p. 89).

La natura "estensiva" della categoria di social housing venne rilevata circa un anno dopo da Fondazione Anci Ricerche, che sottolineò tuttavia come il riferimento all'accessibilità economica degli alloggi a prescindere dalla natura pubblica o privata dei finanziamenti costituisse solo una delle molteplici accezioni in uso, benché quella "comunemente accettata" (2010, p. 49).

Di contro, veniva rilevata l'affermazione di "un significato più circoscritto", riferito a "quegli interventi di politica abitativa di interesse pubblico che vanno oltre i confini tradizionali della edilizia residenziale pubblica e che vedono il concorso di soggetti privati e non profit" (*ibid.*).

Fu dunque in un secondo momento che la specificità del social housing fu ascritta alla natura privata dei soggetti che vi concorrevano, in soluzione di continuità rispetto all'edilizia residenziale pubblica. Il carattere innovativo di queste politiche si sostanziava così fundamentalmente nella novità degli operatori che concorrevano alla loro implementazione.

L'indagine condotta da Fondazione Anci Ricerche rilevava parallelamente anche un'altra accezione di social housing, "volta a enfatizzare, piuttosto che gli aspetti innovativi di natura finanziaria o immobiliare, quelli di carattere strettamente sociale" (*ibid.*, p. 51). Entro questa cornice venivano ricomprese le più eterogenee forme di risposta al problema abitativo: le agenzie sociali immobiliari per sostenere nella ricerca di un affitto persone in condizioni di fragilità, con funzione di mediazione e garanzia; comunità protette; pensioni e alberghi sociali rivolti a categorie specifiche, come immigrati e rifugiati, persone sottoposte a sfratto, familiari di ricoverati in strutture sanitarie; residenze con servizi comuni, come miniappartamenti destinati a donne sole con bambini o ad anziani; esperienze di co-housing o auto-recupero di immobili.

L'attributo "sociale" vi si declinava quindi, da un lato, in termini di socialità, ovvero di promozione della dimensione collettiva dell'abitare; dall'altro, in ragione dei destinatari socio-economicamente vulnerabili e perciò inquadrabili in ottica di *welfare*.

A seguire, tra le definizioni di social housing che l'indagine sintetizzò compariva quella che nei mesi e anni successivi si sarebbe imposta all'attenzione: il social housing come "un'area di politica abitativa non ricompresa nella tradizionale edilizia residenziale pubblica e che da questa si differenzia per la flessibilità, per il target (non i più poveri, ma una fascia più ampia di persone in difficoltà), e per i soggetti coinvolti (non solo gli attori pubblici, ma anche il privato e il non profit)" (*ibid.*, p. 52).

In definitiva, quattro erano gli elementi peculiari ascritti al social housing: una funzione di interesse generale, intesa come promozione della coesione sociale nei territori di intervento; il riferimento prioritario a un'area di disagio sociale non estremo; il richiamo a una "sussidiarietà orizzontale", espressione della convergenza di risorse e attori pubblici, privati e non profit; l'obiettivo di integrare le politiche della casa e le politiche sociali, associando agli interventi edilizi un'azione di accompagnamento sociale.

A livello programmatico, quindi, il social housing si candidava a essere un dispositivo per: "la costruzione di nuovi sistemi di *governance* territoriale, grazie al coinvolgimento di attori diversi"; "la definizione di interventi mirati su target specifici, individuati non 'in astratto' ma sulla base di una lettura sociale del territorio"; "l'ambizione di rispondere non solo all'esigenza primaria di una casa, ma a una più complessiva domanda di 'qualità dell'abitare', in termini di relazioni sociali, di servizi, di promozione dell'ambiente"; "l'incontro con le politiche sociali"; "l'utilizzo di nuovi strumenti di tipo finanziario"; l'attenzione a evitare "nuovi ghetti" assumendo come principio "un miglior utilizzo del patrimonio abitativo già esistente" (*ibid.*, pp. 53-54).

Almeno a livello programmatico, veniva così ricorrentemente chiamato in causa un rapporto tra abitare e città fortemente basato su asset intangibili, e in questo senso di interesse antropologico. Si trattava inoltre di favorire la "compartecipazione alla vivibilità del luogo e alla sua rappresentazione civile (quartiere, isolato) allo scopo di ridurre il disagio abitativo", la "condivisione socializzante dei costi dell'housing soprattutto nei suoi significati relazionali", la "costruzione di un'identità residenziale in grado di promuovere l'inclusione sociale a livello di gruppo" (Di Zio, Pasotti, Venditti, 2010 p.45).

Entro questo orizzonte, il coinvolgimento del settore privato tendeva a incidere non solo in termini finanziari, ma anche discorsivo-promozionali. Il concetto di social housing, insomma, da anglicismo utilizzato per identificare un'offerta abitativa a costo ridotto indipendentemente dalla natura pubblica o privata dei finanziamenti, era divenuto un elemento di discontinuità rispetto all'edilizia pubblica e

ai suoi limiti, in virtù della presunta maggior efficienza degli attori privati e dell'attenzione da questi programmaticamente espressa verso le molteplici valenze dell'abitare.

In questo senso è condivisibile l'idea secondo cui l'introduzione nel campo delle politiche abitative di "una nuova etichetta, dal forte impatto evocativo, capace di creare aspettative in attori nuovi o generare nuove aspettative in attori vecchi, è un segnale di novità, almeno potenziale" (Plebani, 2011 p. 71).

Quali attori per il social housing?

La discontinuità marcata dal social housing basato sui fondi immobiliari rispetto all'edilizia residenziale pubblica si giocava su due fronti interconnessi: da un lato, i destinatari degli interventi; dall'altro, i soggetti preposti alla gestione degli immobili.

Mentre infatti le aziende pubbliche per la casa sono chiamate a presidiare il disagio abitativo assoluto di quanti non sarebbero in grado di sostenere un canone di locazione privato, l'housing sociale introdotto dal Piano Nazionale di Edilizia Abitativa del 2008 assumeva il target della cosiddetta "fascia grigia", ovvero della popolazione che, per caratteristiche socio-economiche e reddituali, non soddisfa i criteri di assegnazione dell'ERP e tuttavia fatica a sostenere i costi del libero mercato.

Non si tratta dunque di una condizione di bisogno conclamato, bensì di rischio abitativo, che amplifica l'esposizione alle conseguenze di eventi critici o "anche in assenza di elementi di detonazione o di cumulazione dei problemi, [descrive] situazioni di difficile equilibrio tra benessere e disagio, evidenziandone il carattere dinamico" (Torri 2006, p.80).

In questo senso, il social housing, al di là dell'offerta di alloggi a basso costo, si candida a diventare un campo di integrazione tra risposta abitativa e intervento sociale, prospettando quell'orizzonte di "politiche abitative sociali" rimasto tipicamente incompiuto in Italia (Tosi, 2008, p. 158) e sollevando la questione di chi potesse operativamente farsene carico.

Con l'esaurimento dei fondi GESCAL, infatti, il ruolo delle aziende pubbliche per la casa si è sempre più ristretto alla gestione immobiliare dei complessi residenziali (Guerrieri, Villani 2006, pp. 31-44), scontando anzi una scarsa qualità dei servizi erogati, dovuta a gestioni non ottimali, ma anche alla morosità degli inquilini, con conseguenti deficit di bilancio.

Nel tentativo di contenere tali dinamiche, sotto l'impulso del disegno di legge promosso dall'allora Ministero dei Lavori Pubblici in merito a "misure urgenti per il ripianamento dei deficit degli IACP" (29 luglio 1996), a partire dalla fine degli anni Novanta tutte le Regioni avviarono un processo di riforma di questi istituti, legiferandone la trasformazione in enti dotati di autonomia imprenditoriale e dunque stabilendo le condizioni affinché si aprisse per loro un nuovo spazio di mercato. Entro questa cornice di ridefinizione della propria attività, alle aziende per la casa fu inoltre chiesto di introdurre nel proprio raggio d'azione "servizi aggiuntivi a favore dei fruitori di edilizia sociale" allo scopo di "migliorare le prestazioni offerte e agevolare i rapporti con l'utenza e gli adempimenti burocratici" (Federcasa 2010, p. 14).

Furono così istituiti sportelli a disposizione dell'utenza e si diffuse lo strumento della "carta dei servizi", come assunzione di impegno da parte degli enti rispetto alle proprie procedure e ai tempi necessari per evadere le richieste.

La discussione sul nuovo posizionamento delle aziende per la casa tra mercato e finalità sociale fu tema di un seminario promosso da Federcasa nel giugno 2001 dal titolo "I nuovi modelli dell'edilizia sociale: esperienze a confronto", dedicato a "cogliere in positivo la sfida degli anni duemila e offrire un'occasione di scambio fra le esperienze dei nostri associati al fine di valorizzare quelle più innovative e che meglio rispondono all'esigenza di miglioramento dell'attività tradizionale o di confronto con il mercato, in quanto riteniamo che solo in un giusto equilibrio fra questi due momenti possa individuarsi una via per il futuro dell'edilizia sociale" (Federcasa, circolare 63/2001).

È interessante osservare come il richiamo alla “novità”, che si è visto permeare l’odierno discorso sul social housing, ricorresse già in quel momento in modo del tutto simile, anche in relazione agli argomenti trattati: “partenariato con altri enti e operatori e modelli finanziari innovativi”; “innovazione nella progettazione e realizzazione degli interventi edilizi”; “miglioramento dei rapporti con l’utenza”; “modelli di gestione innovativi”. Il primo punto veniva declinato in riferimento a “creazione di società miste per la gestione di servizi”; “partenariato nella realizzazione di interventi di riqualificazione urbana”; “promozione di interventi di project financing o di concessioni di costruzione e gestione”. Il secondo punto sarebbe stato illustrato attraverso interventi esemplificativi in tema di “abitazioni a basso costo costruite con progetti o materiali innovativi” o “efficienti sul piano energetico”, “abitazioni per categorie con esigenze particolari (giovani, anziani, immigrati, portatori di handicap)”, “recupero e risanamento di aree degradate”. Il terzo veniva connesso al “miglioramento della comunicazione con gli utenti”, attraverso “l’organizzazione ottimale di uffici per la relazione con il pubblico”, “bollettini di diffusione dell’informazione”, “siti internet”, “punti informativi decentrati”, “call centers”. Alla voce “modelli di gestione innovativi”, infine, il richiamo correva a “interventi che mirino a migliorare il servizio di gestione e a renderne più trasparenti le regole di funzionamento, come ad esempio la carta dei servizi, e che “ottimizzino il rapporto con le imprese che forniscono il servizio di manutenzione”.

È evidente come l’attenzione ruotasse intorno al potenziamento di *property* e *facility management* e non dell’attività di gestione sociale. Eppure, era un segnale di come “la missione sociale degli Enti, che pareva ormai passata in secondo piano a fronte dell’esigenza di economicità, di efficienza ed efficacia che erano state le leitmotiv della fine degli anni Novanta, riemerge in tutta la sua importanza e impone di trovare le forme più appropriate, le risorse e le alleanze per poter affrontare adeguatamente la nuova situazione” (Guerrieri, Villani 2006, p. 118).

Eppure, come sottolineato dall’allora direttore di Aler Milano – poi presidente nazionale di Federcasa –, contestualmente a queste ridefinizioni, “la popolazione dei quartieri di edilizia pubblica inizia[va] a esprimere nuovi bisogni”, dovuti in particolare all’invecchiamento della gran parte degli utenti e all’ingresso di nuovi inquilini stranieri, tali da riprodurre “con toni anche più aspri, la situazione che agli inizi degli anni Sessanta aveva indotto la GESCAL a dotarsi di assistenti sociali di quartiere, che favorissero il processo di integrazione” (Guerrieri 2006, p. 109).

La necessità di “trasparenza, capacità di dialogo con il cittadino, professionalità, qualità del servizio” richiese agli ex IACP di “stingere alleanze con altri soggetti qualificati per l’intervento sociale” (ibid.), non disponendo di professionalità adeguate al proprio interno.

Un banco di prova per queste nuove alleanze fu certamente la partecipazione delle aziende per la casa a interventi urbanistici complessi, come i contratti di quartiere, nel cui ambito, come già accennato, stavano maturando quelle professionalità legate alla facilitazione di processi partecipativi e alla mediazione sociale che successivamente avrebbero trovato spazio nella filiera del social housing.

Verso politiche abitative sociali?

Fino a cinque anni fa (*), il limitato numero di interventi di social housing completati rendeva prematura una valutazione della loro valenza sociale, al di là della risposta al bisogno abitativo strettamente inteso. Oggi, come documentato dal portale che Fondazione Cariplo ha implementato per mapparne gli avanzamenti – <http://www.housing-sociale.it/> –, il settore si è consolidato, i fondi immobiliari sono venti e i progetti realizzati circa 180, per oltre 12.000 alloggi.

Inoltre, a conferma di quanto il nodo delle competenze implicate nella gestione sociale sia rilevante per garantire l’efficacia ed efficienza degli interventi, sono stati promossi percorsi di approfondimento e condivisione di buone pratiche inerenti, fino alla recente pubblicazione dal titolo *Cambiare l’Abitare*

cooperando. Il Gestore Sociale Cooperativo infrastruttura dell'housing sociale e del welfare urbano (2017), esito dell'attività congiunta svolta da Fondazione Housing Sociale e Legacoop Abitanti.

Qui il social housing viene apertamente riconosciuto come settore in cui “si ridisegna continuamente il perimetro del welfare locale, in quella zona intermedia in cui le politiche per l’abitare incrociano quelle urbane e sociali” (p.169), e la gestione sociale come attività che si colloca “in un punto di intersezione mobile e sfumato tra diverse discipline e attori” (p. XIX).

L’orizzonte è quello della “transizione della Cooperazione di Abitanti [...] nella direzione di un progetto imprenditoriale” (p. XX); l’obiettivo è pervenire a una modellizzazione dell’attività di gestione sociale, esportabile nei diversi contesti di intervento.

Si tratta di una prospettiva inedita, soprattutto se si considera, come evidenziato dalla letteratura, che l’integrazione tra livelli di intervento – abitativo, sociale, territoriale – si sostanzia in modi differenti a seconda del contesto e dunque richiede la capacità di “interpretare le specificità della situazione locale” (Cottino 2008, p. 66). In altri termini, si tratta di superare la logica della “territorializzazione dei problemi”, in cui tutt’al più le politiche settoriali vengono combinate per adattarsi ai bisogni, a favore della “problematizzazione del territorio”, in cui quest’ultimo non è mero sfondo dell’implementazione delle politiche, ma uno “strumento di policy” (Bifulco 2005, p. 17), una leva di intervento.

L’obiettivo di codificare l’attività di gestione sociale, i suoi metodi, strumenti e le competenze che richiede coesiste con la necessità di situare gli interventi nella specificità dei territori. Si tratta di un nodo rilevante per lo sviluppo del social housing in Italia, perché solo il radicamento territoriale è in grado di garantire una reale integrazione tra valenza abitativa e sociale.

Per i soggetti del terzo settore chiamati alla gestione sociale degli interventi, la sfida di misurarsi con l’interdisciplinarietà e inter-professionalità è dunque quanto mai attuale.

Riferimenti bibliografici

AA.VV., 2018, *Cambiare l'abitare cooperando. Il Gestore Sociale Cooperativo infrastruttura dell'housing sociale e del welfare urbano*, Mondadori, Milano.

AA. VV., 2009, *Il social housing. Analisi e prospettive*, Gruppo24Ore, Milano.

Amendola G., 2009, *Il progettista riflessivo. Scienze sociali e progettazione architettonica*, Laterza, Roma-Bari.

Chiesi L., 2010, *Il doppio spazio dell'architettura. Ricerca sociologica e progettazione*, Liguori, Napoli.

Clementi A., 2006, “Verso nuovi profili dell’urbanistica italiana”, in Tosi M. C. (a cura di), *Di cosa parliamo quando parliamo di urbanistica?*, Meltemi, Roma.

Cottino P. 2008, “Capability approach e politiche integrate”, in *Territorio*, n. 44, pp. 65-75.

Del Gatto M.L., 2013, *Social Housing: oltre il progetto*, Gruppo24Ore, Milano.

Di Zio S., Pasotti S., Venditti M., 2010, “Social Housing in Italy. Cultural Continuity, Social Change and Future Scenarios”, *Journal of Social Housing*, vol. 1, n. 7, pp. 36-61.

FederCasa 2010, *Le riforme degli enti di edilizia residenziale pubblica*.

Finizio M., 2013, “Si rimette in moto il social housing, ma il FIA chiede garanzie”, in *Il Sole24Ore _ Casa*, 27 febbraio.

Fondazione Anci Ricerche, 2010, *I Comuni e la questione abitativa. Le nuove domande sociali, gli attori e gli strumenti operativi*.

- Gasparini A., Stagni F., 2001, *Per ben abitare. Domande della gente, risposte dei progettisti, delle istituzioni di edilizia pubblica, degli scienziati sociali*, ISIG, Gorizia.
- Gori C., 2012 (a cura di), *L'alternativa al pubblico? Le forme organizzate di finanziamento privato nel welfare sociale*, Milano, Franco Angeli.
- Grasso C., Pozzo A.M., 2001, "Cinquant'anni di politica della casa in Italia", in *Federcasa* (a cura di), *50 anni di abitazioni sociali*, Edizioni Edilizia Popolare, Roma.
- Guerrieri V., Villani A., 2006 (a cura di), *Sulla città, oggi. Per una nuova politica della casa*, Milano, Franco Angeli.
- INU, 2007, "Politiche e strumenti per l'edilizia sociale", in *Urbanistica Informazioni*, n.123.
- Karrer F., 2006, "Housing sociale e i suoi ruoli nelle politiche della città", in Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Dieci anni di governo delle complessità territoriali*, Alea Editore, Milano.
- Plebani F., 2011, *Housing Sociale, politiche abitative e fattore tempo. Spunti dal e per il territorio lombardo*, Guerini e Associati, Milano.
- Scarpelli F., Romano A., 2011 (a cura di), *Voci di città. L'interpretazione dei territori urbani*, Carocci, Roma.
- Scotti P., 2001, "Istituti per le case popolari: un secolo di edilizia pubblica", in *Federcasa* (a cura di), *50 anni di abitazioni sociali*, Edizioni Edilizia Popolare, Roma.
- Secchi B., 2012, "La città giusta e la nuova questione urbana", in Ischia U., *La città giusta. Idee di piano e atteggiamenti etici*, Donzelli, Roma.
- Signorelli A., Caniglia Rispoli C., 2008 (a cura di), *La ricerca interdisciplinare tra antropologia urbana e urbanistica*, Guerini Scientifica, Milano.
- Tosi A., 2008, "Le case dei poveri: ricominciare ad annodare i fili", in Bonomi A., *La nuda vita*, Electa, Milano.
- Tosolini M., 2013 (a cura di), *Fondazioni bancarie e nuova economia della cultura*, Marsilio, Venezia.
- Urbani P., 2010, "L'edilizia residenziale pubblica tra Stato e autonomie locali", in *Istituzioni del Federalismo*, 3/4, pp. 249-270.
- Venditti M., 2009, *Social Housing. Logica sociale e approccio economico-aziendale*, Franco Angeli, Milano.

(*) Questo articolo è una rielaborazione dell'introduzione alla tesi di dottorato in Politiche Territoriali e Progetto Locale dell'Università degli Studi Roma Tre dal titolo "Abitare a progetto. Le politiche, i territori, le competenze del Social Housing". Discussa il 27.06.2014, la ricerca ha ottenuto il riconoscimento del premio Giovanni Ferraro edizione 2014.



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Filippo Angelucci | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

Filippo Barbera, *Ippodamo di Mileto e gli inizi della pianificazione territoriale*, FrancoAngeli, Milano, 2017

Anna Palazzo

Il bel saggio di Filippo Barbera approfondisce la figura poliedrica di Ippodamo di Mileto, attivo nella Grecia del V secolo a.C., tradizionalmente definito come "l'urbanista dell'età di Pericle" o "l'architetto della democrazia".

L'approccio di tipo genealogico à *la Foucault* decostruisce queste credenze diffuse, indagando i differenti tagli interpretativi di discipline più o meno affini all'arte di costruire la città e all'arte del governo.

Nella dispersività degli argomenti e argomentazioni tipica delle formazioni discorsive – la filosofia, la storia, la filologia, ma anche l'architettura, l'urbanistica, l'archeologia –, si evidenziano scarti, discontinuità e fraintendimenti, ma anche corrispondenze e convergenze in relazione a due tratti distintivi del pensiero di Ippodamo: da un lato, una competenza sia come scienziato politico che come architetto-pianificatore che non ha precedenti nell'antichità; dall'altro, il dispositivo della griglia ortogonale applicato alle città di nuova fondazione, già frequentato nell'antichità per supportare l'organizzazione e disposizione delle emergenze urbane, che viene qui posto in diretta relazione con la scrittura *ex novo* delle regole del vivere associato. Nonostante la ramificazione degli interessi storiografici in un arco temporale così esteso, questa duplice narrazione non perde consistenza grazie agli apporti fondamentali di intellettuali di grande spessore, primo tra tutti Aristotele e, per restare alla tradizione italiana, Tommaso Campanella e Gaetano Filangieri.

L'atto della divisione (*diairesis*) consustanziale alla elaborazione di ogni teoria della città - spartizione delle terre disponibili, separazione dei cittadini secondo le mansioni svolte - scandisce tutte le tappe del processo di diversificazione del corpo sociale in relazione alle esigenze di una *polis* sempre più perfezionata e plurale che reclama forme di organizzazione aderenti all'orizzonte mobile dei diritti. Non solo: ogni divisione ha proprie regole e misure. In un passo illuminante, Plutarco sottolinea come *l'aritmetica utilizzando i nomi distribuirebbe le cose in modo uguale, la geometria invece usando la proporzione le distribuirebbe secondo il merito*. In ragione di ciò, la griglia ortogonale è stata interpretata come manifesto spaziale degli ideali democratici: come è stato acutamente osservato, *la retta giustizia impone che ciascuno abbia la sua parte, secondo misura. Ma la misura non è la stessa per tutti*.

L'attenta rilettura effettuata da Barbera del secondo Libro della Politica di Aristotele colloca la teorizzazione di Ippodamo alla confluenza di due tradizioni statuali: quella di Sparta, che continua ad attribuire le più ampie prerogative alla classe dei militari; e quella di Atene, ingentilita da una storiografia di parte, in cui si sono voluti rileggere i germi della moderna democrazia. Di fatto, già alla fine del VI secolo la *polis* ateniese aveva affrontato con Clistene una riforma intesa a scompaginare i preesistenti assetti di potere, attraverso l'istituzione di rappresentanze su base territoriale per *mescolare la popolazione* nell'intera regione dell'Attica.

Nella proposta di Ippodamo, il tema della giustizia sociale (*isonomia*) si declina come ampliamento delle prerogative dei tre ceti - militari, contadini, artigiani - ammessi alla vita politica attiva con il diritto di voto e il sorteggio delle cariche pubbliche, e in un'estensione ai primi due dei diritti di proprietà della terra. Le ragioni pratiche di questa apertura, compatibile con una cauta mobilità sociale, sono state lungamente dibattute, e si possono leggere anche come misure di prevenzione nei riguardi di sommosse determinate dall'eccessiva concentrazione di ricchezza nelle mani di pochi.

Non è dunque una città ideale quella delineata da Ippodamo, ma una realizzazione concreta abitata da uomini: e il Pireo, Thurii e Rodi, città di fondazione non tutte di certa attribuzione al pensatore milesio, attestano di una concezione che si misura sul terreno del *nous* e del *logos*, lo spazio razionale del consesso umano, rispetto alle forze della natura (*fusis*) e degli dei (*kratos*).

Una concezione, questa, debitrice alla tradizione per quanto riguarda i riti propiziatori, ma fortemente protesa verso specifiche esigenze della comunità, con dimensionamenti e misure dettati dalla disponibilità di risorse oltreché dall'esigenza di partecipazione alla cosa pubblica: è ritenuta adeguata una popolazione massima di 10.000 abitanti. Ma la griglia di Ippodamo, sostiene Barbera, porta il suo *logos* oltre le mura colonizzando i territori della *cora*, la regione circostante ove hanno sede le attività agricole, e operandovi la consueta tripartizione praticata *intra moenia* tra terre sacre, pubbliche e private. Ciò che non viene specificato è se i ceti menzionati da Ippodamo siano destinati ad occupare aree distinte entro la scacchiera urbana, né come avvenga la distribuzione delle terre tra gli aventi diritto.

Un ulteriore *topos* riguarda la relazione tra urbanistica e architettura, alimentata ma non univocamente determinata dal tracciamento della griglia, la quale, rimanendo sul piano della *forma urbis*, si limita a fornire una metrica alla divisione dello spazio urbano senza varcare le soglie del privato. L'affermazione della libertà tipologica all'interno della regolarità morfologica dell'impianto stempera l'opposizione spontaneo/istituzionale, libertà/controllo, su cui tanta critica anche recente ha incanalato il dibattito. Piuttosto, si enuncia il tema della molteplicità nell'uniformità come portato della terza dimensione, quella dei volumi edilizi, della materia e della densità del costruito entro i singoli isolati.

Le tematiche cui il saggio dà voce, nel riportare le congetture sull'idealtipo urbano ippodameo e nello scandagliare le ricostruzioni ipotetiche delle sue città di fondazione, si ricompongono nel robusto ancoraggio a tre dominanti fondamentali: territorio, legge, politica, indagati nei loro rapporti di necessità lungo il cammino della *polis* verso traguardi sempre più impegnativi e complessi. Nelle testimonianze di vita vissuta - e nel caso di Thurii in maniera decisamente cruenta - emerge come elemento problematico la regolazione della convivenza tra etnie diverse, vincitori e vinti, nuovi abitanti e vecchi occupanti, chiamati a contribuire al bene comune con attribuzioni e ranghi differenziati.

Oltre lo spazio, esiste un tempo della città, un tempo che cospira contro i principi enunciati dalle costituzioni urbane e messi in pratica con i tracciati ordinatori. Era ben chiaro ai Greci lo scotto da pagare volta per volta alla rottura del patto sociale per effetto di guerre e di lotte intestine, di sommosse e accaparramenti delle terre, di eventi imprevedibili e imprevedibili. Ugualmente chiara appariva negli ondivaghi sviluppi e involuzioni delle società urbane la necessità di opporre al mito della separazione e alla prassi della divisione, al clima delle opinioni e al denso e fluido contraddittorio tra idee di città, un nucleo forte di razionalità e di consenso nutrito dall'alleanza tra

tekné e *politeia*, tra saperi e poteri: un nucleo e un senso dello stare insieme di cui la città in transizione di oggi avverte acutamente la mancanza.