

strategie urbane

collana **strategie urbane** • n.1 - dicembre 2014 • **Scenari strategici per la rigenerazione urbana. Un masterplan per Perugia - Borgo XX Giugno**

Università e città
Fabrizio Figorilli

Il rapporto tra l'università e la città è complesso e articolato, riguarda una molteplicità di aspetti e dimensioni, investe in modo significativo questioni economiche, urbanistiche, sociali e culturali, in una relazione simbiotica nella quale (se non necessariamente nel breve periodo, sicuramente in quello medio e ancor più in quello lungo) le dinamiche evolutive e con esse le chances di successo (o di insuccesso) dell'una non possono prescindere da quelle dell'altra.

È un legame indissolubile, ampiamente riconosciuto dal senso comune in cui ciascuno si riconosce, ma che appare più difficile da argomentare nel momento in cui da semplice enunciato condiviso lo si debba declinare in azioni concrete in grado di realizzare gli obiettivi strategici individuati in sede progettuale.

Su queste dinamiche incide inoltre una quantità cospicua di fattori esogeni, capaci di condizionare e influire sulla vita dell'università e della città più di quanto esso siano in grado di fronteggiarli.

Perugia e la sua Università riflettono queste dinamiche, con un legame stretto che ha connotato in misura significativa tutto il secolo scorso, investendo ampi settori dell'economia e della società locale, incidendo sulla stessa conformazione dello spazio urbano (Camicia, 1998). Un legame caratterizzato da vertici particolarmente longevi di entrambe le istituzioni, in un contesto nazionale e mondiale ancora lontano dai cambiamenti e dai profondi mutamenti che hanno oggi investito la società, la città e l'università e, in particolare, lontano da quella profonda e perdurante crisi economica manifestatasi nella seconda metà del decennio scorso.

Vecchi e nuovi problemi si stagliano nel panorama attuale, aprendo a una governance rinnovata la possibilità di ridefinire e sviluppare azioni integrate e sinergiche, capaci di individuare soluzioni e di soddisfare i mutati e crescenti bisogni che la società e il territorio esprimono. La stessa

crisi economica, divenuta anche sociale, può essere colta come occasione per una revisione di modelli di sviluppo troppo a lungo perseguiti in modo acritico.

E' ormai ampiamente diffusa la consapevolezza che a problemi e istanze globali occorra sempre più far fronte attraverso la ricerca di soluzioni e risposte locali (Baumann, 1988; Sassen, 1998; Gallino, 2000; Zolo 2004); la stessa capacità di internazionalizzazione non può che muovere dalla valorizzazione delle specificità e delle identità locali, le uniche in grado di garantire competitività a città e sistemi territoriali altrimenti omologati e dunque intercambiabili.

In questa prospettiva, lo scambio interetnico con le culture diverse da quelle locali, storicamente presenti a Perugia più che altrove, rappresenta un formidabile strumento di conoscenza e di arricchimento per la società umbra e diviene un mezzo per la valorizzazione e il potenziamento dei propri caratteri identitari. Interagire con altre esperienze aiuta a riconoscere e potenziare le proprie peculiarità molto più di azioni fortemente caratterizzate dall'appartenenza locale, apparse talvolta l'unica forma di auto-tutela possibile e tuttavia esposte al rischio di un'ulteriore chiusura e arroccamento.

Una strategia di messa a valore delle risorse locali - non ritrovabili o riproducibili altrove - non può essere realizzata autonomamente dai singoli soggetti istituzionali, né dalla città né dall'università. Solo l'azione sinergica è in grado di massimizzare l'esito perseguito; senza obiettivi comuni e condivisi, ogni sforzo compiuto da un attore rischierebbe di essere vanificato dalle iniziative anche meritorie attuate dagli altri.

Internazionalizzazione e valorizzazione delle risorse locali sono, peraltro, due tra i principali obiettivi che maggiormente caratterizzano la nuova governance dell'Ateneo fortemente impegnata nel rivigorire l'idea di "Perugia città universitaria". L'impulso dato all'internazionalizzazione investe la ricerca e la produzione scientifica, così come lo scambio di docenti e di



studenti; si manifesta nella promozione dell'Università di Perugia in Europa e nel mondo; si esprime nell'accoglienza e nella garanzia non solo di qualità scientifica e didattica ma anche di servizi e di spazi di vita adeguati, allo scopo di rinforzare la presenza studentesca in città. La valorizzazione delle risorse locali da parte dell'Università passa attraverso la terza missione e il trasferimento delle conoscenze a favore dei soggetti istituzionali e imprenditoriali e si arricchisce attraverso il confronto nazionale ed estero.

Ma, prima ancora che promuovere l'università come luogo capace di produrre brevetti utili all'economia umbra, capace di garantire competitività alle imprese o alle istituzioni con il trasferimento tecnologico o con l'elaborazione di nuovi modelli istituzionali, organizzativi o produttivi, uno sforzo deve essere compiuto a monte: ribadire il ruolo dell'università come luogo dove si elaborano idee. Idee utili alla città e al territorio, utili a promuovere la riflessione e ad animare la discussione; utili ad acquisire nuove consapevolezze e a tentare di dare soluzioni adeguate, con-

sa-
pevoli
e condivi-
se, ai molti
problemi,
nuovi e vecchi,
che la collettività si trova
a dover affrontare. Idee che
diventano sfide per un futuro
diverso e auspicabile.
E' in sintonia con questi obiettivi
che si colloca il primo numero di
«Strategie urbane», così come quelli
che seguiranno, a dimostrazione che
l'Università ha il potenziale e la volontà
per essere protagonista e attende chi con
essa voglia sperimentare e raccogliere
nuove sfide. Per ora un ringraziamento
sincero a tutti coloro che si sono impeg-
nati con entusiasmo in questo progetto,
mettendo a disposizione le proprie ener-
gie per restituire a Perugia la collocazione
che le spetta nel panorama culturale italia-
no ed internazionale. •

Un progetto per la riqualificazione di
Borgo XX Giugno
Roberto Giannangeli

Il tema del recupero, della riqualificazione e della valorizzazione dei centri storici delle città sempre più spopolati, rappresenta, ormai da diversi anni, una questione di particolare rilievo che investe non solo l'ambito sociale, ma anche quello economico, turistico e urbanistico. La questione naturalmente rientra in un discorso più ampio, che riguarda più in generale la riqualificazione e l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio esistente, ancora troppo energivoro, e della riqualificazione e rigenerazione urbana. Negli ultimi anni questo tipo di interventi è arrivato a rappresentare oltre il 65% del mercato nazionale e regionale, anche grazie agli incentivi pubblici, determinando una vera e propria riconfigurazione

del settore delle costruzioni. Tomando invece al tema dei centri urbani e storici in senso stretto dobbiamo far sì che le città tornino ad essere poli attrattivi sia in termini abitativi che turistici, attraverso la riqualificazione degli immobili, il recupero e la ridestinazione d'uso di spazi dismessi, la ricerca di soluzioni ai problemi di viabilità e traffico, l'apertura di spazi per la commercializzazione delle eccellenze produttive locali, la creazione di reti intelligenti che mettano insieme servizi trasversali.

Nasce da questa convinzione la collaborazione con il prof. Sartore e la facoltà di Ingegneria dell'Università di Perugia per realizzare uno studio che avesse l'obiettivo di decongestionare l'area di Borgo XX Giugno, luogo simbolo di Perugia, dal pressante traffico veicolare.

Realizzato grazie al sostegno economico della CCIAA di Perugia, "Masterplan e/o scenari strategici co-evolutivi per la rigenerazione urbana, economica e funzionale di Borgo XX Giugno" si è posto l'obiettivo di riportare l'area di Borgobello ad essere parte viva della città e spazio a disposizione degli abitanti e delle attività esistenti, anziché ad uso quasi esclusivo delle automobili, attraverso l'ampliamento degli spazi a disposizione dei pedoni e degli esercizi artigianali e commerciali ubicati nella zona interessata. Il tutto senza ricorrere alla pedonalizzazione dell'area.

Ma il progetto ha anche un'altra ambizione: quella di diventare un modello, non solo in termini analitici e progettuali, bensì anche a livello di collaborazione tra enti, associazioni di categoria, associazioni di cittadini e mondo accademico, che potrà essere impiegato per aree cittadine con caratteristiche e problematiche analoghe, rendendo questo approccio una strategia di sistema e una buona prassi su tutto il territorio. •

Ricomporre il puzzle
Mariano Sartore

Il quadro di sfondo

Gli anni '80 del secolo scorso sono stati segnati da un ampio dibattito sui caratteri della pianificazione urbana, finalizzato a ricostruire le fasi e le forme dell'evoluzione della prassi disciplinare, così come a delineare i contenuti che avrebbe dovuto assumere lo strumento urbanistico nel quadro dei mutamenti intervenuti. Furono tipizzate le tre generazioni (Campos Venuti e Oliva, 1993) di piani: la prima, della "ricostruzione" post-bellica e del primo "ordinamento urbano"; la seconda, dei piani riformisti "dell'espansione urbana", informati dalla volontà di garantire adeguate dotazioni alla città in crescita governando nel contempo la rendita; la terza, che segna il passaggio dalla cultura dell'espansione a quella della trasformazione, alla ricerca della qualità urbana.

Tuttavia, se ci trovassimo oggi nella condizione di dover individuare i tratti fondamentali della pianificazione negli ultimi vent'anni, verosimilmente saremmo in seria difficoltà. Non che siano mancati i piani, che pure sono stati redatti in misura maggiore rispetto al passato; probabilmente non sono mancate neppure alcune "idee forti" sottese e comunemente riproposte. Quel che sembra essere mancato nella prassi è stata la capacità di implementare tali idee, informando ad esse le pratiche di trasformazione, gli strumenti di attuazione e, più in generale, le politiche urbane.

Eppure, in questo periodo, il tema dell'urbanistica e i problemi che essa pone sono stati oggetto di continua evocazione e riproposizione: perché gli effetti dei limiti delle pregresse forme di crescita della città sono divenuti evidenti a tutti, amministratori, tecnici, cittadini; perché l'attenzione e la sensibilità alle questioni ambientali

si è diffusa e radicata in modo pervasivo; perché nuovi temi, come ad esempio quello del paesaggio, sono stati acquisiti a patrimonio culturale comune. L'elenco delle ragioni della crescente invocazione delle questioni urbanistiche potrebbe continuare a lungo, includendo una ampia ed eterogenea varietà di fattori che vanno dalla ritrovata consapevolezza del nesso fra le trasformazioni insediative e la sempre più evidente vulnerabilità idro-geologica, ai costi crescenti che gravano su ogni individuo dovuti alla congestione stradale indotta dal sistema insediativo, al degrado che sempre più connota interi quartieri e parti di città. Un elenco nel quale forse è il caso di includere anche gli impatti di alcuni progetti di opere pubbliche, più o meno grandi, sugli individui o sulle comunità locali, che non si riduce alla sola "sindrome di NIMBY" ma rappresentano un'importante occasione di acquisizione di nuove

consapevolezze, di aggregazione e di attivazione del capitale sociale.

Tra iper-produzione normativa e deregulation

In questo stesso periodo gli strumenti introdotti per garantire possibilità di azione e di intervento sono aumentati a dismisura. Il riassetto dei livelli di governo, e nuovi strumenti normativi, sono l'effetto della riforma del titolo V della Costituzione; altri sono esito del recepimento della Direttiva 2001/42/CE che ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), o, ancora, del recepimento (seppur tardivo nel nostro Paese) della Convenzione europea del Paesaggio sottoscritta nel 2000. Il tutto si è tradotto in una ipertrofica produzione normativa, specie su base regionale, e nella continua sostituzione e introduzione di nuovi strumenti relativi alle trasformazioni del territorio, il più delle volte operata in assenza della necessaria valutazio-

ne critica delle ragioni del successo o insuccesso di quelli prevalenti. A questa iper-produzione normativa e alla conseguente estrema articolazione degli strumenti di governo delle trasformazioni territoriali, che sistematicamente hanno cercato la loro legittimazione nella mera evocazione di alcuni condivisi principi generali quali sostenibilità, sussidiarietà, partecipazione, si è contrapposta, contestualmente, l'idea che una profonda deregulation normativa associata a una forte riduzione dei meccanismi partecipativi, considerati ostativi di ogni azione, rappresentasse la condizione ineludibile per garantire quella piena operatività mai raggiunta e unanimemente invocata. Si è così diffusa la pratica dell'attribuzione a commissari ad acta di poteri straordinari, declinati come poteri derogatori rispetto ai vincoli posti dalla norma e dalla pianificazione, così come dall'esistenza dei meccanismi

partecipativi. Commissari chiamati a fronteggiare le emergenze, come nel caso delle ricostruzioni post-sisma o la realizzazione di "grandi opere", come nel caso di quelle previste dalla legge-obiettivo (L. 443/2001) o per i mondiali di calcio, ecc.

Le ragioni di una simile avversione alla programmazione e alla pianificazione, intese come ostative del "fare", sono molteplici. Una prima può essere probabilmente rinvenuta nella riforma dei sistemi elettorali del 1993 che, introducendo l'elezione diretta del sindaco, ha ridotto enormemente gli orizzonti temporali entro i quali assicurare la visibilità alle azioni di governo intraprese e necessaria alla formazione del consenso; orizzonti evidentemente ritenuti non compatibili con quelli medio-lunghi della pianificazione urbanistica.

A questo si associa la logica del finanziamento occasionale "da

continua a pag 8



area di intervento - ortofotocarta (2011)

Indagare le dinamiche di rigenerazione a Borgobello
Marta Piazza

L'area coinvolta dal progetto è caratterizzata da un vivace fermento culturale e sociale che, da qualche anno, la pone in controtendenza con le sorti di un centro storico sempre più in forte declino. All'interno della porzione del rione S. Pietro che va da S. Ercolano, Corso Cavour, fino a Borgo XX Giugno, si sono nel tempo innescati una serie di processi cumulativi che stanno determinando la rifioritura del quartiere stesso.

La zona, anche detta il Borgobello, è connotata da un forte valore culturale e sociale e presenta innanzitutto vantaggi dal punto di vista morfologico poiché caratterizzata da un andamento perlopiù rettilineo e pianeggiante che favorisce la percorribilità pedonale, la sosta e l'incontro. La disponibilità di aree di parcheggio, sia gratuite che a pagamento, la rende un corridoio di transito per gli utenti del centro storico nelle ore sia diurne che notturne. L'area ha inoltre un elevato valore artistico e storico, grazie alla presenza di alcune delle chiese più importanti dell'urbe, nonché della porta di Borgo XX Giugno, scenario del noto episodio della resistenza perugina contro le truppe pontificie.

Da qualche tempo la zona è diventata vera e propria meta per l'intrattenimento urbano e il consumo che attrae sia fruitori temporanei sia nuovi residenti.

Il progetto della strada residenziale, tra mobilità sostenibile e qualità dell'abitare
Sandra Camicia

A fronte di situazioni di vera e propria emergenza, la mobilità urbana è diventata un campo prioritario di intervento nell'agenda di governo di molte città europee e di organismi nazionali e sovranazionali, oltre che una questione centrale nel dibattito scientifico disciplinare. Inquinamento atmosferico ed acustico, bilancio energetico negativo, incidenti, danni alla salute, congestione e perdita di tempo, degrado del paesaggio urbano, perdita di valore dei monumenti, costi economici ed oneri finanziari, effetti diretti e indiretti sul riscaldamento del pianeta: è questa la lunga lista delle maggiori esternalità negative provocate nelle città dalla mobilità veicolare. Costi sociali, ambientali ed economici dalle dimensioni tali da far ritenere gli attuali livelli del traffico urbano non più sostenibili, ormai del tutto incompatibili con una qualità

accettabile della vita e con la tutela delle risorse ambientali. Per affrontare questa situazione, da diversi anni vengono sperimentate molteplici misure di politica dei trasporti, tese a limitare il traffico urbano per contenerlo entro soglie di ammissibilità, favorendo il più possibile, allo stesso tempo, l'uso del mezzo pubblico e la mobilità non motorizzata: dallo sviluppo di moderne e competitive tecnologie per il trasporto collettivo (con un più elevato grado di compatibilità ambientale) al potenziamento dell'intermodalità e all'integrazione tariffaria; da un'oculata localizzazione e tariffazione dei parcheggi a misure sperimentali di car sharing/pooling e di sistemi ITS; dai percorsi ciclo-pedonali a vere e proprie "infrastrutture verdi", complete, confortevoli e sicure; dagli interventi di pedonalizzazione di interi settori urbani, già in atto dagli anni sessanta in diverse città europee, a dispositivi di contenimento e selezione dei flussi di traffico e/o di moderazione delle velocità consentite. Misure talvolta introdotte e sviluppate

ideale per la *leisure* urbana. Questi fattori fanno sì che nella zona ci sia un mercato immobiliare piuttosto vivace, sia di tipo commerciale che residenziale. La domanda costante e le favorevoli condizioni di rivitalizzazione del quartiere hanno infatti contribuito al mantenimento di un valore di mercato piuttosto elevato se confrontato con la media di altri quartieri del centro storico perugino. Le pratiche di riqualificazione in atto a Borgobello riguardano quindi ambiti diversi tra loro che pongono la questione di come possano integrarsi nel tempo. In particolare, è opportuno chiedersi quali siano i rischi, nel medio e lungo periodo, di un susseguirsi di processi endogeni non coordinati tra loro e non regolati da un disegno comune e condiviso. La rigenerazione urbana, se non opportunamente gestita, può infatti attivare meccanismi di selettività ed esclusione. I rischi potenziali si possono individuare su più piani: da una parte quello dell'equa distribuzione e dei conflitti d'uso dello spazio pubblico. Le nuove attività commerciali e ricettive stanno determinando nuovi usi dello spazio aperto e dei marciapiedi. Ridisegnare lo spazio aperto e disciplinare l'utilizzo è fondamentale affinché non avvenga alcuna imposizione di un uso rispetto ad un altro, ovvero affinché la via non diventi solo un susseguirsi di parcheggi e ampliamenti all'esterno di bar e ristoranti, ma continui ad essere fruibile in

modo estemporaneo e/o settoriale, più raramente inserite in strumenti integrati e flessibili (come dovrebbe essere il PUMS - Piano per il Trasporto Urbano Sostenibile) e quindi soggette ad un monitoraggio costante e alla partecipazione pubblica, entrambi fattori che costituiscono un requisito indispensabile per assicurare efficienza ed efficacia al modello prescelto di offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità urbana. Misure innovative, però, non sempre accompagnate, occorre dirlo, da politiche urbane tese alla riduzione della domanda di mobilità, le quali presuppongono strategie generali anti-sprawl; dispositivi di incentivazione delle relazioni di prossimità; progetti di riqualificazione edilizia esistente o di nuova realizzazione connotati da un' apprezzabile e pertinente mixité funzionale. Ciò nonostante, tra le politiche per la mobilità sostenibile, sempre più stanno prendendo piede iniziative di moderazione del traffico e della velocità che sembrano essere alquanto



cartografia storica - ELRA (1968)

modo libero da tutti gli utenti. Un secondo aspetto è legato alle dinamiche immobiliari; nel quartiere sono infatti presenti numerosi immobili che necessitano di ristrutturazioni consistenti, con prezzi di mercato vantaggiosi. Tale offerta, se non opportunamente gestita, può rappresentare un fattore di rischio perché potrebbe incentivare operazioni di speculazione immobiliare ovvero di acquisto a basso prezzo di immobili da parte di soggetti privati, per operare ristrutturazioni "ad alto profilo" e rivendere gli immobili a prezzi molto più alti di quelli che potrebbero avere in altri quartieri del perugino. Sfruttando quindi il valore sociale e culturale del quartiere, si finirebbe per trasformare il carattere dell'area, ad esclusivo vantaggio di soggetti privati. Ultimo, ma non meno importante, è il discorso sulle attività commerciali e artigianali. Da una parte, l'apertura a un ritmo frenetico di esercizi legati alla ristorazione e all'intrattenimento rischia di trasformare il quartiere in un contenitore per lo svago e il divertimento destinato a categorie sociali ben precise. Dall'altra, sembra che le botteghe di artigiani costituiscano solo uno "sfondo" utile a fornire carattere alla zona. Tali attività andrebbero invece tutelate e valorizzate, includendole nei processi di trasformazione che il quartiere sta subendo. È quindi necessario tutelare il bilanciamento tra commercio, artigianato ed intrattenimento per evitare che il quartiere perda i suoi caratteri

promettenti. In particolare, il traffico calming che, in alternativa alla rigida separazione tra strade per il traffico veicolare e strade-isole pedonali protette da qualsiasi funzione di transito dei mezzi motorizzati, si basa sul duplice principio della dissuasione del traffico di attraversamento (dirottato verso assi viari esterni e tangenti alle aree stesse) e della condivisione in sicurezza dello spazio della strada tra autoveicoli (sottoposti ad un basso limite di velocità), pedoni e ciclisti, con diversi livelli di separazione e demarcazione dei relativi spazi. Non si tratta di un orientamento recente, se si pensa che già dagli anni Sessanta-Settanta in alcune città del Nord Europa erano in atto iniziative di questo genere, nate spontaneamente e (auto)organizzate da comunità locali esasperate dalla quantità di incidenti stradali a danno soprattutto dei bambini: dallo *woonerf* olandese (sulla scia del "reclaim the street", rivendicazione del movimento contestatario dei Provos), alla *home zone* inglese, e poi, via via, alla "zona30" diffusasi ormai



scarsa connessione del sistema di sosta esterno al borgo

discontinuità dei percorsi pedonali interni ed esterni al borgo

la prevalenza funzionale e lo spazio dell'auto preclude ogni altro uso della strada

l'auto invade ogni porzione residuale della sede stradale tramite una consueta pratica di sosta abusiva

l'assenza di caratterizzazione dello spazio determina potenziali situazioni di pericolo

rete pedonale - analisi delle criticità

originari. Grazie alla presenza e all'azione delle associazioni locali, la rigenerazione di Corso Cavour e Borgo XX Giugno riesce a garantire un certo equilibrio tra i diversi fattori coinvolti. È chiaro, però, come azioni spontanee e poco coordinate tra loro, lascino spazio alla possibilità che si attivino in modo involontario processi diversi che potrebbero andare a discapito del quartiere. Si configura fondamentale il ruolo e l'azione dell'amministrazione e delle politiche territoriali (abitative, economiche, sociali) che, se da una parte non possono e non devono lasciare sulle spalle dei residenti e commercianti le sorti di intere porzioni di città, dall'altra dovrebbero conoscere, monitorare e guidare questi fenomeni di riqualificazione spontanea. Ancora, queste energie e risorse locali dovrebbero essere sfruttate per incoraggiare e rafforzare il senso di appartenenza al territorio come garanzia di uno sviluppo duraturo, promuovendo forme partecipate di costruzione ed attuazione di interventi che perseguono un fine comune e condiviso. L'amministrazione è chiamata a cogliere la sfida a una riqualificazione sostenibile lanciata dai residenti, disponendo le tecniche e le politiche al servizio delle comunità e includendo i soggetti locali nei meccanismi decisionali attraverso forme di partecipazione. •

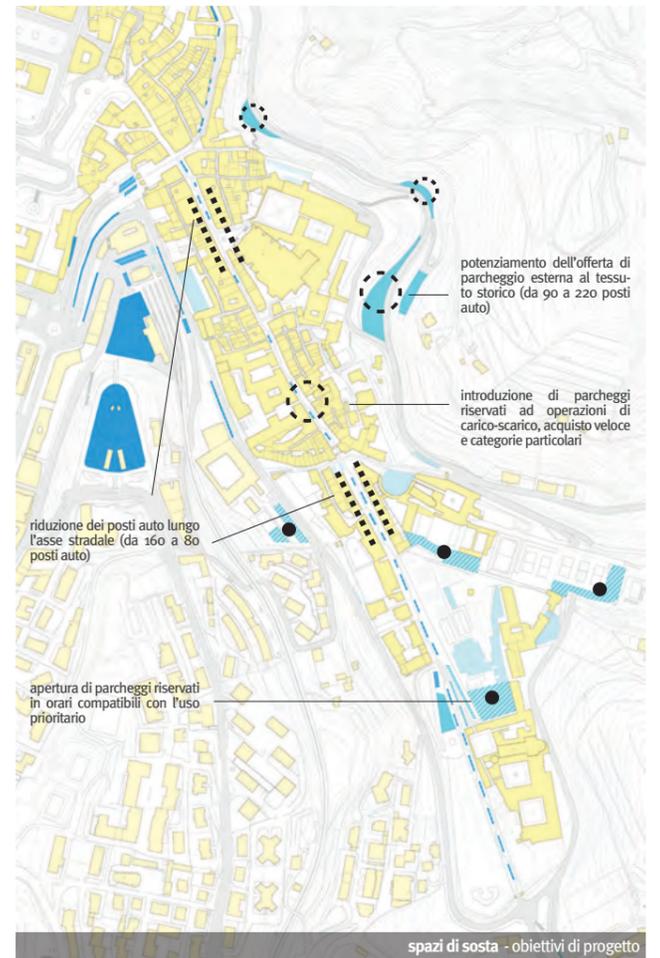
da più di un ventennio in tutta Europa, compreso il nostro Paese sia pure in una cornice normativa ancora oggi incerta e incompleta. Come ci ricorda Carlo Socco, uno dei maggiori studiosi italiani di questa linea di intervento, il suo interesse deriva anche dal fatto che in molte città viene sempre più spesso adottata nell'ambito di politiche urbanistiche complessive di riorganizzazione dei tessuti insediativi esistenti secondo un modello che configura isole ambientali, cioè ambiti residenziali interessati principalmente dal traffico di accesso-penetrazione e dove la mobilità ciclo-pedonale viene in tutti i modi privilegiata. L'importanza di queste soluzioni risulta evidente: è infatti sotto gli occhi di tutti come la strada sia sempre più ridotta a spazio esclusivo per la sosta e la circolazione dei veicoli e sempre meno destinata a spazio dove tutti possano espletare quelle relazioni diffuse di socialità che uno spazio d'uso collettivo dovrebbe consentire: circolare, camminare, sostare, osservare,

Borgo XX Giugno: uno spazio monofunzionale
Eleonora Mastroforti

Borgo XX Giugno rappresenta la prima delle espansioni del tessuto insediativo all'esterno della cinta muraria medioevale. Il suo sistema viario si imposta su un asse centrale, costituito da C. Cavour e da via Borgo XX Giugno, che insiste sull'antico tracciato della via papale che collegava Roma a Perugia. Un asse che, dopo aver costituito per secoli il principale accesso alla città ha perso oggi parte della sua centralità per acquisire il ruolo di direttrice principale della zona. Lungo la via viene intercettata una fitta rete viaria secondaria e sullo stesso insistono anche numerosi edifici storici di particolare pregio architettonico. Sul fronte strada infine si affacciano anche molte attività definendo un'offerta commerciale varia ed articolata. Sebbene l'intera zona sia fortemente caratterizzata dalla presenza di tre Porte urbane e una porta daziaria, l'uso che fino ad oggi ne è stato fatto e la conseguente abitudine da parte dei fruitori hanno nel tempo sbiadito la loro immagine contribuendo alla definizione di una percezione spaziale distorta dal continuo attraversamento veicolare. La stessa conformazione morfologica ha accentuato una lettura longitudinale favorendo la dimensione di passaggio e compromettendo spesso la più intima dimensione locale. La frammentazione

incontrarsi, conversare, fare shopping, giocare, come affermava Jan Gehl nel libro "Life Between Buildings" nel 1987. La progressiva invivibilità della strada, lo svuotamento di quegli elementi di vita e socialità diffusa che tradizionalmente le appartenevano, rappresenta una vera e propria violazione del diritto primario di ogni cittadino a utilizzare uno spazio collettivo in sicurezza, comfort e autonomia. Così un senso crescente di frustrazione colpisce più di altri quegli utenti che vedono maggiormente limitata la loro libertà di muoversi: anziani, bambini, donne, persone diversamente abili. L'efficacia complessiva di una politica di traffico calming non è però scontata: essa si gioca su un attento ridisegno della conformazione fisica della strada che dovrebbe costringere, per così dire, gli automobilisti a circolare a velocità ridotta assumendo comportamenti di guida corretti e rispettosi degli altri utenti della strada, ma allo stesso tempo creando uno spazio effettivo-

continua a pag 7



della rete pedonale e la scarsa accessibilità all'area limitano fortemente la fruizione da parte delle utenze più deboli evidenziando gravi conflitti d'uso relativi allo spazio della strada in favore della viabilità veloce. Allo stato attuale la marginalità della rete pedonale non permette infatti alcun uso alternativo a quello del transito (spesso compromesso o del tutto insicuro), penalizzando al contempo le attività terziarie che non possono aspirare ad una possibile espansione della propria offerta verso l'esterno. Inoltre la ridotta capacità e la scarsa connessione dei parcheggi esterni esistenti non permettono agli stessi di costituire una valida alternativa al parcheggio lungo strada. Questo, congiuntamente alla mancata definizione di sedi riservate, determina in alcuni casi una vera e propria invasione da parte dell'auto di ogni porzione residuale della strada attraverso una consueta pratica di sosta abusiva.*

Un'ipotesi progettuale
Eugenio Bini

L'area d'intervento presenta evidenti limiti spaziali aggravati dal pressante traffico veicolare. La massiccia presenza delle auto rappresenta il principale elemento di dequalificazione di questa zona inibendo di fatto ogni altro possibile uso dello spazio. Come ampiamente evidenziato dai numerosi casi dibattuti in letteratura, questo pone un serio problema di rappresentazione so-

ziale e formale nella distribuzione dello spazio pubblico. Il tentativo condotto in questa sede è stato quello di implementare in ambito locale le politiche di governo dello spazio pubblico e, in particolare della strada, già consolidate in altri molti contesti europei. In questo senso, l'approccio progettuale adottato può inserirsi all'interno delle strategie di "traffic calming" prevedendo la definizione di una "zona 30" quale strumento integrato e multi-obiettivo in grado di promuovere la mobilità lenta e di recuperare il carattere polifunzionale della strada. Si tratta in definitiva di un'occasione per ristabilire un equilibrio tra le utenze in modo che tutti possano usufruire in modo sicuro e paritetico dello stesso spazio, creando i prodromi per nuove occasioni di aggregazione e di socialità in una visione sistemica in cui le specificità e le potenzialità delle singole parti siano nuovamente messe in rete.

Gli obiettivi previsti si sono incentrati su tre assi strategici: migliorare la percorribilità e la vivibilità della strada; incrementare e migliorare l'accessibilità alle attività e ai servizi presenti; potenziare la connessione-integrazione con il centro storico. Nello specifico il progetto di riqualificazione di quest'area si è concentrato su una riorganizzazione della sede stradale con l'intento di rompere la continuità del percorso che oggi garantisce una certa sicurezza all'automobile confinando indistintamente gli altri utenti lungo gli stretti corridoi

pedonali, peraltro discontinui, che si configurano come spazi di risulta. La funzionalità della strada non viene di fatto modificata: non si impedisce l'accesso o la circolazione, ma ci si propone in ogni caso di disincentivare il traffico di attraversamento mediante la conformazione stessa della strada. Il nuovo tracciato, articolato attraverso l'uso di chicane, riduce sensibilmente i tratti rettilinei e quindi la possibilità di guadagnare velocità da parte dell'auto. Inoltre, in un ambiente di guida così definito il conducente, impegnato a leggere lo spazio, dovrà prestare sicuramente una maggiore attenzione e sarà disposto ad una migliore interazione con gli altri utenti della strada. La sezione della corsia carrabile si mantiene costante per l'intero tratto garantendo una larghezza minima di 2,50 m sufficiente al transito del comune traffico veicolare, mentre la predisposizione di una zona valicabile in corrispondenza di uno dei due lati della corsia permette il passaggio anche dei mezzi pesanti, di emergenza e di soccorso.

L'intervento ha fornito l'occasione per ottimizzare lo spazio pedonale e potenziare i luoghi di polarizzazione nonché garantire un maggiore respiro alle attività, specialmente quelle ricettive. In particolare, l'uso di "plateatici" ha permesso di articolare e caratterizzare lo spazio fluido e indistinto di questo lungo asse incentivando al contempo una nuova capillare permeabilità tra spazio interno ed esterno, tra dimensione

privata e pubblica. Queste "vetrine allargate" potrebbero rappresentare un fattore di successo per la rivitalizzazione economica, peraltro già cominciata in maniera per lo più spontanea, anche delle aree meno appetibili. L'ampiezza dello spazio pedonale, pur non intaccando uno standard minimo, varia in funzione della disponibilità e delle condizioni specifiche (come ad esempio in corrispondenza di edifici di particolare pregio architettonico, così da migliorarne la percezione visiva) invadendo in alcuni tratti l'intera sede stradale. In questi spazi che possiamo definire "condivisi" la corsia carrabile viene mantenuta in posizione centrale rispetto alla sede stradale in modo da evitare una marcata settorializzazione dello spazio. L'assenza di una specializzazione contribuisce positivamente nella percezione di questi luoghi la cui lettura è per di più facilitata da accorgimenti formali-materici o propriamente fisici (attraverso un cambio di quota) a seconda dei casi specifici. Una medesima attenzione è stata posta nella definizione degli attraversamenti, collocati per lo più in corrispondenza delle chicane, per ragioni legate a motivi di visibilità.

Il nuovo disegno dell'asse stradale ha posto inoltre un particolare riguardo verso lo spazio della sosta. Il sistema dei parcheggi infatti è quello che soffre maggiormente il sommarsi d'interessi in quest'area, poiché anche se il suo dimensionamento risultasse sufficiente,

la collocazione dei posti auto potrebbe apparire inadeguata alle esigenze degli utenti prospettando loro tempi di percorrenza apparentemente gravosi. Nell'ottica di una revisione complessiva dell'offerta, l'ipotesi condotta in fase progettuale tende ad incentivare la dimensione del recupero suggerendo interventi logistici semplici e operazioni di potenziamento a basso costo. In particolare il recupero di spazi di sosta attualmente riservati quali il parcheggio del Poligono di Tiro, il parcheggio della scuola Bernardino di Betto e quello della Facoltà di Agraria hanno permesso di guadagnare complessivamente circa 120 posti auto. Tuttavia, non potendo prevedere la completa disponibilità, in quanto in alcune fasce orarie l'uso riservato rimane prioritario, è stato contestualmente previsto l'ampliamento dell'offerta dei parcheggi pubblici a est del Borgo. In particolare gli sforzi si sono concentrati sul grande slargo in Via Tancredi Ripa di Meana in corrispondenza del quale è stato progettato un nuovo parcheggio su due livelli che, sfruttando la particolare natura orografica del sito, ha permesso di disegnare 216 posti auto a fronte degli 89 esistenti. Quest'intervento, in particolare, ha fornito inoltre l'occasione per metter in sicurezza l'intera area attraverso la predisposizione di opportuni presidi di contenimento della scarpata, rendendo il parco sovrastante finalmente fruibile dalla collettività. Il potenziamento del verde lungo strada permette infine

di creare un filtro rispetto all'attraversamento veicolare e di potenziare la connessione del sistema periurbano. L'intera operazione ha permesso di raggiungere una notevole riduzione dei posti auto lungo strada garantendo un miglioramento complessivo della fruibilità dell'area. Per soddisfare le esigenze delle attività presenti (e di quelle che potrebbero insediarsi in futuro), alcuni posti auto lungo l'asse saranno infine destinati alle operazioni di carico e scarico e alla sosta breve dedicata agli acquisti veloci.

In conclusione il tentativo condotto si esplica su due livelli: dare una soluzione agli assetti d'uso e di sviluppo di Borgo XX Giugno ed individuare alcune regole e criteri facilmente esportabili in contesti analoghi. Il livello progettuale risulta variabile in funzione delle criticità individuate. Si è privilegiato la dimensione del recupero dello spazio pubblico individuando "nuovi" spazi di aggregazione, riducendo le situazioni di conflitto e tentando di definire quegli spazi per la socializzazione che possono essere riutilizzati, nell'ottica di una rivitalizzazione economica, dalle attività commerciali, ricettive e artigianali. Contestualmente sono state indicate soluzioni alternative su scala territoriale, soprattutto legate a problemi di viabilità, come quello della sosta, abbozzando alcune ipotesi di intervento possibili e altre da approfondire ma sicuramente auspicabili nel medio periodo.*

Il progetto della strada in tre quartieri esemplari del Novecento: spunti sul rapporto tra accessibilità, pedonalità e funzioni urbane

Lunella Ferri

Rivisitando alcuni quartieri del Novecento, pensando al ruolo fondante della strada nella progettazione urbana e ai diversi rapporti che intesse con i volumi residenziali, le attività commerciali e i servizi complementari, si possono cogliere differenti intenzionalità progettuali e soluzioni originali che possono fornire utili spunti di riflessione ancora oggi. Nel quartiere Falchera (1954) sorto nella periferia di Torino all'epoca dei primi interventi INA-Casa, G. Astengo si concentra sulla ricerca di una disposizione innovativa dei corpi di fabbrica residenziali capace di disegnare isolati originali: ampie corti aperte saldate alle aree verdi condominiali, racchiuse entrambe da un anello di strade resi-

denziali di servizio. La combinazione di volumi e verde genera relazioni nuove, rispettose della privacy domestica attraverso un contenimento delle intrusioni visive tra gli alloggi e di questi con le strade, attente al godimento della natura anche attraverso un contatto visuale privilegiato e continuo, e ottimizzate nella qualità climatica grazie all'esposizione a venti e sole. Nonostante apparentemente non venga posta attenzione a percorsi pedonali dedicati, se non mediante il disegno di marciapiedi che seguono le strade da cui sono separati con una piccola striscia di verde o una siepe, ad uno sguardo più accurato, il quartiere appare pervaso da passaggi e percorsi non rigidamente precostituiti, ma capaci di attraversare liberamente tutti gli isolati in ogni direzione tramite appositi varchi posti ad ogni giunzione di corpo di fabbrica. Risultano così facilmente raggiungibili i servizi collettivi e le attività commer-

ciali che Astengo concentra in una posizione centrale, in un luogo dove una rete di percorsi coperti rendono particolarmente piacevole la sosta e il passeggio, richiamando tipologie locali tipiche dei centri urbani. Nel progetto del quartiere ZEN 2 di Palermo (1970), V. Gregotti disegna tre spine commerciali e di servizi che reggono e racchiudono una maglia stradale regolare definita dagli isolati residenziali ad "insulae", riproponendo una densità di tipo urbano. La fascia centrale è destinata ad accogliere il centro di servizi collettivi in corrispondenza dell'asse di accesso al quartiere, che pertanto rappresenta il principio di organizzazione delle funzioni urbane distribuite linearmente lungo il suo sviluppo. L'insula residenziale è attraversata longitudinalmente da tre strade; se la centrale, carrabile, conduce agli spazi destinati alla sosta ed è segnalata

continua a pag 7

Gli strumenti giuridici
Annalisa Giusti

Il diritto urbanistico è, indubbiamente, una delle espressioni più significative del legame fra ius e la societas. Lo spazio della societas ha bisogno di regole e strumenti che garantiscano la sintesi dei diversi interessi, pubblici e privati, che in esso si manifestano, cogliendone le dinamiche e individuando risposte in grado di governare il territorio e i suoi molteplici usi. L'esistenza dello ius crea le condizioni affinché lo spazio possa essere il luogo di una societas, disciplinandone i conflitti, legittimando le scelte compiute sul territorio, garantendo l'equilibrio fra impiego e conservazione delle risorse. Negli anni della ricostruzione e del boom economico al diritto urbanistico fu affidato il compito di governare il nuovo e le sue contraddizioni; oggi, il fallimento e le asimmetrie di un mo-

dello di sola espansione, la rinnovata attenzione all'ambiente e alla qualità della vita, la riscoperta delle identità locali e, non da ultimo, la necessità di governare la crisi e i suoi effetti, portano la disciplina del "governo del territorio" a confrontarsi con i temi del riuso, del recupero, della riqualificazione dell'esistente. Le risposte del diritto non sono certo mancate, se si guarda alla molteplicità degli strumenti giuridici in cui si manifesta la disciplina del "recupero", a partire dalle leggi statali fino ad arrivare alla regolazione comunale. Alla varietà delle soluzioni si affianca la molteplicità degli attori, pubblici e privati, in una dimensione non più solo autoritativa ma contrattata, consensuale, delle scelte urbanistiche. Nelle forme giuridiche del recupero, ancora, si esprime la funzione di solidarietà sociale e di riduzione delle disuguaglianze che rappresenta la primigenia vocazione del diritto urbanistico.

Queste tre dimensioni dell'urbanistica (autoritativa, consensuale e solidale) erano già presenti nella legge n. 457 del 1978 che, nel contesto di una più ampia disciplina per l'edilizia residenziale, prevedeva l'individuazione di «zone di recupero» nelle quali «per le condizioni di degrado» fosse «opportuno il recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente mediante interventi rivolti alla conservazione, al risanamento, alla ricostruzione e alla migliore utilizzazione del patrimonio stesso». Il recupero diveniva così una delle direttrici delle scelte di pianificazione dell'amministrazione, da realizzare con il concorso del privato (nell'attuazione o nella stessa proposizione dei piani di recupero), con un'evidente ratio solidaristica. Il percorso legislativo dell'urbanistica, a ben vedere, non ha mai abbandonato la direzione intrapresa con la legge del 1978 come dimostra una rapida, e pro-

continua a pag 7



La particolare natura orografica dell'area lungo via Tancredi Ripa Di Meana ha permesso la definizione di un parcheggio disposto su due livelli. L'intervento si inserisce efficacemente all'interno delle strategie di potenziamento del sistema di sosta fornendo inoltre l'occasione per mettere in sicurezza la scarpata e potenziare le connessioni del verde con il sistema periurbano.

Un "progetto partecipativo"
Antonietta Alonge

Quella di "partecipazione sociale" è una questione ampiamente dibattuta nell'ambito delle Scienze Sociali e la quantità di studi negli anni dedicati alla tematica testimonia della difficoltà sia di definizione concettuale, sia di riconoscimento delle forme in cui si pone in relazione alla congiuntura storica, politica e sociale. In una fase in cui c'è un'illusione diffusa di massima partecipazione sociale conseguente all'uso della rete, che, però, solo in modo molto limitato permette un reale intervento nelle procedure decisionali (e.g., attraverso campagne di raccolte firme si sono ottenuti risultati rispetto a istanze provenienti dal "basso"), assistiamo al moltiplicarsi di forme di associazionismo, finalizzate alla partecipazione in ambiti piuttosto ristretti, che possono però, in virtù degli scopi circoscritti che le caratterizzano, avere una buona rilevanza. Questo è quanto si verifica "partecipando" alle nostre associazioni di quartiere (Distretto del Sale, associazione di commercianti, artigiani, professionisti e artisti; e Borgobello, associazione di residenti) e individuando, discutendo e affrontando le varie problematiche con le quali la comunità si confronta. Dalla "partecipazione" è nato il progetto di traffic calming sviluppato in collaborazione con l'Università di Perugia e finalizzato all'adeguamento della via principale, in modo da ridefinire spazi e loro funzioni rendendo l'area più vivibile

e diversamente fruibile. L'individuazione di alcune problematiche (invasività delle auto e assenza di spazio per passeggiare, sedersi all'aperto, ecc.) e delle diverse esigenze (e.g., differente valutazione tra gli operatori e residenti circa la pedonalizzazione), ci hanno portato al coinvolgimento di "esperti" che potessero collaborare con noi a trovare soluzioni alternative ai vari bisogni. Il lavoro è stato caratterizzato da una intensa attività di interazione, nella quale entrambi i soggetti, comunità locale e ricercatori, hanno "appreso" qualcosa, individuando insieme problemi e discutendone soluzioni possibili. In tutte le fasi del progetto c'è stata, e si prevede, una collaborazione attiva tra comunità del quartiere e "tecnici": il progetto sin qui elaborato si caratterizza, infatti, come una proposta aperta a modifiche particolari, che non ne snaturino quindi la qualità più generale, ma che tengano conto delle esigenze reali del territorio. Il percorso che ci si prospetta è quindi quello di una valutazione attenta della proposta elaborata, basata sul contributo dei diversi soggetti, così da pervenire alla definizione della "soluzione ottimale" (i.e., quella in grado di soddisfare il maggior numero possibile di esigenze rilevate) per l'area e per la città tutta. L'ultimo stadio del lavoro prevede il confronto con l'Amministrazione cittadina, che si auspica possa portare all'attuazione di un progetto così ampiamente "partecipato" e nel contempo attento al contenimento dei costi di attuazione per la comunità. •



Piazza Giordano Bruno - ipotesi progettuale



Intersezione con via del Labirinto - ipotesi progettuale

Gentrification e riqualificazione urbana
Marta Piazza

Negli ultimi anni stiamo assistendo, in Italia così come in molti centri urbani europei, a processi di riqualificazione spontanea di alcuni quartieri situati nei centri storici, caduti in declino a partire dall'era della post-industriale. Inaspettatamente, in aree di città prima abbandonate e degradate, iniziano ad insediarsi nuovi residenti che stimolano la localizzazione di attività commerciali e avviano una serie di processi cumulativi che portano ad una rivitalizzazione e rigenerazione del quartiere stesso. Nonostante sembri scontato il contributo positivo di tali pratiche al generale miglioramento delle condizioni di degrado in cui versano ancora oggi molti centri storici, è importante conoscere ed indagare questi processi al fine di individuare quali siano i relativi effetti nel medio e lungo periodo. I temi del riuso e della rigenerazione urbana non si possono certo definire questioni "attuali". In Europa, già a partire dagli anni '80, molti governi locali hanno intrapreso politiche urbane di riqualificazione partendo proprio dai centri storici, ovvero i contesti maggiormente colpiti dal declino causato dalla delocalizzazione delle attività produttive e dalla suburbanizzazione. In Italia, così come nel resto d'Europa, sono stati attuati programmi di riqualificazione top-down (dall'alto) risolti, in molti casi, con semplici operazioni puntuali

di demolizione e ricostruzione d'interi complessi abitativi, producendo esiti quantomeno incerti. Più recentemente, invece, si registrano diversi processi di riqualificazione bottom-up. Si assiste sempre più spesso a processi di rigenerazione spontanea di parti di città che, grazie all'azione dei residenti e delle associazioni locali, superano condizioni di degrado e incentivano nuove persone ad insediarsi e "vivere" il quartiere. Alcuni esempi nel panorama nazionale sono quelli del quartiere Testaccio a Roma, di S. Croce a Firenze o di S. Salvario a Torino, accomunati da un processo di riqualificazione che passa attraverso il riuso di edifici dismessi, l'insediamento di nuove attività commerciali, il recupero dello spazio esterno come luogo di scambio, di divertimento e d'intrattenimento. Nel panorama nazionale tali pratiche di riqualificazione spontanea "dal basso" vengono spesso descritte, e talvolta anche incentivate, tramite il termine di gentrification. In molti casi, si arriva persino ad usare l'espressione "gentrificazione" (questa la variante in italiano) e rigenerazione urbana come fossero sinonimi, quasi ad intendere la gentrification come uno strumento ed una strategia attraverso la quale perseguire il fine della riqualificazione urbana. Per analizzare il rapporto tra gentrification e rigenerazione urbana, occorre ripartire dal significato del termine, per poi declinarne le applicazioni nel contesto nazionale e individuare le analogie

e le differenze con le pratiche di rigenerazione urbana. Il termine *gentrification* è stato coniato dalla sociologa Ruth Glass nel 1964 per descrivere i cambiamenti nella struttura sociale di alcuni quartieri della Londra post-industriale, dove l'arrivo di nuovi residenti appartenenti ad alte estrazioni sociali stava provocando un massiccio trasferimento dei residenti originari. L'acquisto a basso prezzo di immobili fatiscenti e la loro ristrutturazione aveva infatti provocato un rapido aumento del valore immobiliare dei suddetti quartieri, costringendo i residenti originari a spostarsi altrove. Il termine deriva da "gentry" (con riferimento alla piccola nobiltà inglese del periodo) e sta quindi ad indicare un processo di "imborghesimento" di un quartiere che culmina con una vera e propria sostituzione sociale dei suoi residenti. A partire dalla definizione di Glass, il termine è stato utilizzato per descrivere una pluralità di processi che coinvolgono diversi settori quali la sociologia, l'urbanistica, l'economia e la politica aprendo un forte dibattito sul significato del termine e sulle cause del fenomeno. Da una parte, l'approccio «production-side» teorizzato dal geografo Neil Smith, pone maggiormente l'attenzione sugli aspetti economici e programmatici del processo sostenendo che alla base della *gentrification* vi siano politiche, flussi di capitale e investimenti immobiliari che, provocando un rapido aumento del valore

dei suoli, compromettono l'accessibilità all'offerta abitativa per i residenti originari. Dall'altra l'approccio «consumption side», sostenuto da David Ley, individua nei membri di classi sociali avvantaggiate (giovani professionisti, artisti) gli attori e artefici inconsapevoli della *gentrification*. Spinti dalla ricerca di un nuovo tipo di urbanità, i *gentrifiers* s'insediano in aree marginali e a basso costo e inducono nuove pratiche sociali nella città, ridefinendo la struttura economica e morfologica dei quartieri e determinando una generale riqualificazione degli stessi. Riguardo invece gli effetti del fenomeno, vanno distinti i casi nel contesto europeo, dalle forme tipiche di *gentrification* delle città statunitensi e di molte metropoli internazionali. In luoghi dotati di una scarsa regolamentazione urbana e già caratterizzati da forti disuguaglianze sociali, come gli Stati Uniti, la *gentrification* ha reso la città il terreno per l'espressione delle differenze economiche determinando una struttura organizzata per *enclave sociali*, come magistralmente descritto da Bernardo Secchi in "La città dei ricchi, la città dei poveri". In Europa, al contrario, i processi di rigenerazione sia spontanea che programmatica, si sono raramente trasformati in una vera e propria espulsione e sostituzione sociale dei residenti originari, grazie a diversi fattori che hanno indirettamente frenato gli effetti negativi propri della *gentrification* statunitense. Da una parte, infatti, la per-

manenza di alcune strutture latenti del welfare state e di forme di tutela e regolamentazione urbanistica ha contenuto le operazioni di speculazione immobiliare, dall'altra, l'alto tasso di alloggi di proprietà privata ha permesso di rallentare e mitigare gli effetti dell'aumento del valore dei suoli sui residenti stessi. Proprio per queste ragioni, in molti casi, non solo in riferimento al contesto italiano, la *gentrification* viene descritta come un fenomeno "naturale" che fa parte del processo di cambiamento e trasformazione della città e che contribuisce al generale miglioramento delle condizioni di degrado di molti quartieri storici. Emerge però come non solo sia inesatto a livello concettuale parlare di *gentrification* in termini di rigenerazione urbana, ma anche come questa associazione produca rilevanti contraddizioni. In primo luogo, va sottolineato come la *gentrification* preveda l'azione, seppur inconsapevole, di un gruppo "forte" a discapito di un altro gruppo, ovvero i residenti originari, spesso in condizioni economiche o sociali sfavorevoli. In questo senso, il termine *gentrification* include una sfumatura d'ingiustizia sociale che, seppur non manifesta in alcuni contesti, dovrebbe indurre non ad auspicare questo processo quanto piuttosto a mitigarlo e regolarlo. La *gentrification* racchiude in sé un'ulteriore denuncia: quella della perdita dell'autenticità dei luoghi. L'operazione effettuata nei processi di *gentrification*

è, infatti, l'appropriazione del capitale sociale e culturale territoriale, la sua trasformazione in valore economico e, in molti casi, l'espulsione degli artefici di questo valore sociale, ovvero i residenti originari. Questo effetto non può essere una conseguenza "naturale" della rigenerazione urbana perché significherebbe l'impossibilità di operare programmi di riqualificazione che vadano a vantaggio dell'identità dei quartieri e dei residenti artefici del loro valore. Ancora, l'uso del termine in ambito urbanistico e programmatico è ancor più contraddittorio poiché la *gentrification* nasce come fenomeno spontaneo e non controllato che non può essere assimilato a tecniche e strategie di pianificazione urbana. La *gentrification* è, al contrario, l'effetto di una mancanza di politiche e strategie per la riqualificazione che inducono gli attori locali ad intraprendere iniziative spontanee o, ancora, la conseguenza di programmi amministrativi non attenti a mitigare questi ormai ben noti effetti collaterali della rigenerazione urbana. È in questa prospettiva che emerge il ruolo chiave delle politiche pubbliche e delle tecniche del sapere esperto nel monitorare, prevedere e mitigare un fenomeno così complesso e contraddittorio, favorendo pratiche di riqualificazione urbana che tendano a rafforzare il senso di identità dei luoghi e che includano i residenti nei meccanismi decisionali, come garanzia per uno sviluppo duraturo. •

New York City
Eleonora Mastroforti

Il Dipartimento dei Trasporti di New York City si è trovato a dover affrontare i problemi di incidentalità stradale, congestione del traffico, inadeguatezza dei percorsi dedicati di autobus e biciclette, inaccessibilità dei luoghi per i pedoni, intervenendo in maniera decisa in alcune aree della città, da Manhattan al Bronx, con l'obiettivo di garantire alla rete stradale maggiore sicurezza, vivibilità e attrattività. Il primo progetto implementato, accompagnato da una revisione dell'intera maglia stradale del distretto, ha visto la realizzazione nel cuore di Manhattan, tra la 8th e 9th Avenue, vicino Madison Square Garden, l'inaugurazione nel 2007 della prima pista ciclabile protetta degli Stati Uniti, associata a interventi quali la realizzazione di isole di sicurezza per i pedoni e aree miste per la svolta a sinistra. Nell'intero distretto si è osservata, 5 anni dopo, una riduzione delle velocità massime del 16% a fronte di

un aumento delle velocità medie del 14%, ottenendo allo stesso tempo non solo un aumento del numero di veicoli, autobus, ciclisti e pedoni in transito ma un minore tasso di incidentalità. Sulle strade direttamente interessate dalla pista ciclabile la riduzione degli incidenti è compresa tra il 35% (8th Ave) ed il 58% (9th Ave). Tra gli effetti indiretti più significativi si è registrato per le attività commerciali di queste strade un incremento del volume di vendita del 49%, a fronte di un incremento medio del 3% dell'intero distretto. Risultati, molto positivi, che hanno dato l'input nel 2014 al NYCDOT per aderire a Vision Zero, un programma nato in Svezia, fondato su quattro azioni (educazione, formazione e sensibilizzazione; rigore nel far rispettare le leggi; buona progettazione delle strade; inasprimento delle norme) ma adottabile da qualsiasi amministrazione, che ha come obiettivo raggiungere il risultato di azzerare il numero di vittime della strada. •

First protected bicycle lane in the US:
 8th and 9th Avenues (Manhattan)

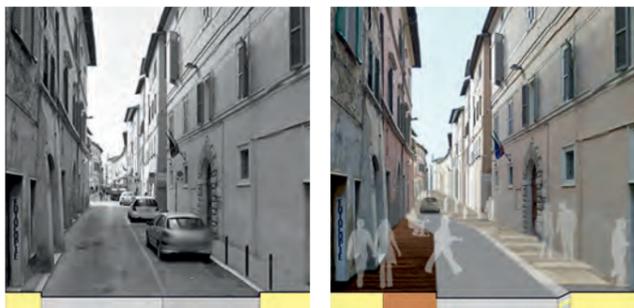
- 35% decrease in injuries to all street users (8th Ave)
- 58% decrease in injuries to all street users (9th Ave)
- Up to 49% increase in retail sales (Locally-based businesses on 9th Ave from 23rd to 31st Sts., compared to 3% borough-wide)

Other features shown: Left turn bays and signal phases, Mixing zones for bicycles and left-turning vehicles, Parking-protected bike lane, Pedestrian safety islands.

George's street • Dublino
Valentina Faina

Dún Laoghaire è una cittadina costiera irlandese 12 km a sud di Dublino, la cui storia è legata al porto e alla navigazione. Fulcro della vita economica è George's Street, oggi tomata ad essere la principale via dello shopping dopo il lento declino del dopoguerra. Negli anni '70, l'invasività veicolare aveva trasformato la via in un asse di attraversamento e di sosta, provocando la dismissione delle attività terziarie presenti e il degrado della zona; sino ai primi anni 2000, quando la municipalità promosse una riqualificazione del centro cittadino mediante il miglioramento del sistema degli spazi pubblici, per rivitalizzare il cuore del centro urbano e riconnettere l'intera città con il mare, attraversando l'asse parallelo alla costa rappresentato da George's Street. Dispositivo-chiave dell'intera strategia è il potenziamento del sistema della pedonalità. La sezione stradale di George's Str. destinata ai veicoli è stata notevolmente ridimensionata, garantendo comunque

l'accesso ai mezzi pubblici. La riduzione della carreggiata ha consentito l'ampliamento dei marciapiedi su entrambi i lati e il ridimensionamento dei parcheggi tra il marciapiede e la carreggiata. Per una maggiore sicurezza dei pedoni, l'asse della carreggiata è stato frequentemente disassato, così da ridurre la velocità di transito. Queste semplici azioni hanno permesso, senza modificare il profilo della strada, di migliorare la fruizione pedonale della strada, di dare impulso alle attività presenti e di incentivare l'insediamento di nuove, che hanno presto saturato pressoché tutti i piani terra, senza innescare processi di sostituzione. La realizzazione di questa ampia passeggiata pedonale, ridotta solo in corrispondenza degli slarghi destinati al carico/scarico, associata all'arretramento delle vetrine delle attività, ha consentito di aumentare la superficie espositiva così da garantire maggiore visibilità (e incremento dei volumi d'affari), superando la separazione tra strada e negozi. Spazio pubblico stradale e spazio commerciale a George's Street si fondono e si compenetrano. •



S. Camicia
segue da pag 2

vamente vivibile e attraente proprio secondo quell'idea di strada-giardino o strada-soggiorno che ben allude a questa esigenza: sezioni ridotte e non rettilinee, segnaletica efficiente, oculata disposizione dei posti-auto e dell'arredo urbano, in particolare del verde (anche in funzione dell'orientamento), pavimentazione adeguata, e così via. Tuttavia, adottare questi materiali di progetto non basta ancora a restituire alla strada il senso di un luogo vivibile e comunitario. La strada è infatti diventata spazio a uso esclusivo della circolazione veicolare anche perché è mutato, sull'onda dei principi della cultura funzionalista, il suo rapporto con la città, in particolare con gli spazi della residenza e delle attività ad essa complementari. Di pari passo con la forte dilatazione dello spazio aperto, infatti, la strada è uno spazio sempre più largo e sempre più distante dalle abitazioni, per effetto della diversa sistemazione plano-volumetrica dei blocchi edilizi che ha eliminato il rapporto di contiguità tra questi e la strada lungo il perimetro dell'isolato che connotava la città pre-moderna. In altri termini, sono saltate quelle regole dispositive e morfologiche che, nel passato, consentivano relazioni funzionali e visive di prossimità tra l'edificio e la strada, per le quali la vita interna alle abitazioni era complementare e strettamente integrata sia con la vita nelle corti interne semi-private sia con quella che si svolgeva nello spazio



L. Ferri
segue da pag 3

dalla torre residenziale collocata superiormente al suo ingresso, sono le due strade pedonali, sempre parallele, a costituire i veri fulcri relazionali interni delle unità residenziali. Viene così riproposta l'idea della strada come materiale che organizza, ad un livello gerarchico inferiore, le funzioni che generano relazioni di prossimità. Disegnata come una lunga piazza rialzata, alla quale si accede con una gradinata che ne sottolinea simbolicamente l'importanza, costituisce lo spazio intorno al quale ruotano le residenze: da qui si accede agli alloggi mediante accesso diretto o tramite scale che, nell'ipotesi realizzata, scandiscono ritmicamente lo spazio invadendo come vele le superfici pedonali, rimarcando così l'intenzione progettuale di intrecciare spazio privato e collettivo; sempre sulle strade pedonali si affacciano prioritariamente le residenze, in posizione arretrata ai piani superiori. Ai lati della strada pedonale, ai piani terra, alternate ai vuoti che consentono affaccio e controllo, oltre che accessibilità, sulle strade limitrofe, si collocano le residenze destinate agli anziani che più facilmente possono così godere dello spazio comune, e gli spazi destinati alle relazioni sociali, a servizi di quartiere, alle piccole attività commerciali e artigianali di prossimità, andando a costituire, almeno

nel progetto, una diffusa presenza di attività incastonate nei volumi residenziali stessi. Nel *Nuovo Villaggio Matteotti* (1976) G. De Carlo dissemina spazi per servizi e commercio proponendo regole dispositive e soluzioni del tutto originali nel rapporto con la strada, ricercandone la migliore collocazione tra i blocchi residenziali, le vie carrabili e la rete pedonale, e ponderando di volta in volta le opportune interrelazioni tra accessibilità, visibilità e composizione formale. La scelta di fondo consiste nell'inglobare gli spazi per i servizi nei "campi d'edificazione" delle residenze, e nel collocare i volumi commerciali in corpi separati in aggetto sullo spazio stradale carrabile. Utilizzando variazioni di quota per separare terrazze e passerelle pedonali, allontana la strada carrabile dall'edificio, in modo tale da costruire spazi funzionali a una relazione di vicinato generata da un possibile prolungamento delle attività domestiche sugli spazi semipubblici, appropriandosi così con discrezione di scale e terrazzi comuni. La strada carrabile rimane sullo sfondo del sistema di relazioni, pur sempre ben connessa alla residenza e attrezzata per le esigenze della sosta. La pedonalità invece fa da padrona, investe ogni spazio con modalità ogni volta diverse, esplorando ogni prospettiva e angolazione grazie alla moltitudine di aree e percorsi ritagliati tra i volumi, nel verde, sopra

lo spazio stradale destinato alla sosta, creando un'infinita possibilità di modi e occasioni per reinventarsi luoghi e modalità di appartenenza. La complessità degli spazi dell'abitare implicita nelle intenzioni progettuali di queste tre esperienze si va purtroppo perdendo in questi luoghi dove nuove esigenze (molte molto spesso da paure e diffidenza) a distanza di anni portano a snaturare l'impianto e mancate realizzazioni ne inficiano la funzionalità complessiva. Ma proprio la complessità dei luoghi, a partire da nuove istanze e nuovi strumenti, può essere un obiettivo del progetto di riqualificazione urbana, non solo nelle aree di maggior pregio storico, ma anche nelle vecchie e nuove periferie, che richiedono sempre più spesso soluzioni progettuali per migliorare la qualità della vita, tra esigenze di "rammendo" di spazi pubblici (R. Piano) e ricerca di nuove "porosità" ecologiche, connettive e sociali (B. Secchi). •

A. Giusti
segue da pag 3

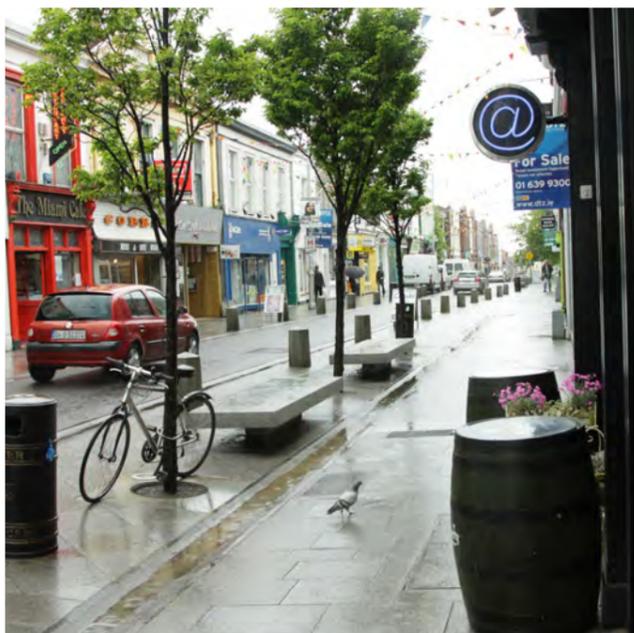
pubblico della strada. La conseguenza è che le strade moderne sono più ampie ma anche più vuote di gente. Non si può del resto ignorare come ragioni più generali abbiano contribuito a "svuotare" la strada, tutte le strade anche quelle dei centri storici: la crescita dell'individualismo, della prosperità e, rispetto al passato, il miglioramento della qualità delle abitazioni assieme al peggioramento nello spazio pubblico delle condizioni di sicurezza personale (nel senso della safety); ragioni per cui le persone trascorrono più tempo all'interno delle case piuttosto che in strada. Più di recente, è intervenuta la crisi del commercio di prossimità a favore dei centri commerciali periferici, i quali da un lato impongono l'uso dell'auto privata, dall'altro svuotano le zone centrali di quei movimenti a piedi di breve raggio connessi agli acquisti e alle spese quotidiane. Alla luce di tutto ciò, occorre che l'urbanistica e l'architettura tornino ad assumere come oggetto di dialogo e comune campo di azione il progetto dello spazio della strada. Ciò significa innanzitutto non considerarla semplicemente spazio residuo tra le case, ma mettere al centro della riflessione il suo ruolo di principio ordinatore e organizzatore dell'insediamento, attribuendole un valore fondante della qualità complessiva dell'abitare. Alcuni insediamenti residenziali nordeuropei realizzati già qualche decennio fa, così come (pochi) casi "esemplari" nel nostro paese, sono istruttivi a questo proposito: l'articolazione dei fronti edilizi in rapporto

al profilo e alla quota della strada, con la reinterpretazione del portico in relazione agli accessi ai piani-terra e l'organizzazione di scale e terrazze aggettanti; la disposizione e l'accesso ai garage, la cura nel disegno degli accessi diretti dal piano stradale e la creazione a livello strada di giardini con basse recinzioni, spazi svantaggiati sotto il profilo della privacy ma attraenti per molte persone grazie proprio al contatto diretto con i passanti e con le attività che si svolgono in una strada viva e vivibile; discrete estensioni dell'attività commerciale sulla superficie stradale ma anche, per contro, inedite "introflessioni" della strada nello spazio privato destinato all'esposizione e alla vendita. Del resto, è proprio nella strada residenziale, dove rivendicazioni collettive e individuali si incontrano più che altrove, che dovrebbe concentrarsi lo sforzo progettuale nei confronti di tutti quegli spazi intermedi di transizione nei quali ambigualmente il dominio pubblico (della strada) può sovrapporsi senza conflitti con il dominio privato (della casa) o semi-privato (del negozio), e viceversa; dove, pertanto, possono essere sollecitati il coinvolgimento attivo degli utenti-abitanti nella cura e gestione di questi spazi nonché comportamenti rispettosi e responsabili. Dispositivi progettuali di straordinaria efficacia, ma del tutto ignorati da una prassi standardizzata e appiattita sul rispetto di norme e regolamenti a loro volta frutto di convinzioni culturali insensibili e inadatte a cogliere le diverse potenzialità d'uso dello spazio, le forme possibili della sua demarca-

zione e identificazione. In conclusione, se la strada urbana rappresentasse, laddove le condizioni contestuali lo consentono, un effettivo "prolungamento" dell'alloggio e più in generale uno spazio condiviso capace di rendere compatibili diverse rivendicazioni d'uso e accessibilità, essa contribuirebbe in diversi modi alla qualità della vita in città: come uno spazio abitabile, dove il traffico motorizzato sensibilmente ridotto e rallentato non impedisce alle persone di vedersi, avvicinarsi, sentirsi tra loro e svolgere varie attività quotidiane o partecipare ad occasioni ed eventi particolari; come risorsa del paesaggio ad alto valore simbolico e identitario, luogo che realmente "appartiene" a chi vi abita; come fattore di rivitalizzazione economica delle attività insediate, che si avvantaggiano proprio della percezione di sicurezza e vivibilità da parte di chi sosta o cammina per strada; infine, come palestra di educazione al senso civico, in quanto "soglia" di transizione tra lo spazio collettivo e lo spazio privato, vale a dire luogo dove si stabilisce, per usare le parole di Herman Hertzberger, "ciò che individuo e collettività hanno reciprocamente da offrirsì". Ed è questo forse, oggi più che nel passato, il ruolo principale che l'architettura e l'urbanistica dovrebbero avere nella costruzione del progetto urbano. •

conservazione, al risanamento, alla ricostruzione e alla migliore utilizzazione del patrimonio urbanistico esistente trovavano nel piano una sintesi con le ulteriori istanze convergenti sul territorio. A questa visione sistematica del recupero si sono affiancate, nel tempo, soluzioni ulteriori che, anche attraverso la previsione di meccanismi di variante al p.r.g., hanno attenuato la logica della progettualità rischiando non solo di allontanare i singoli interventi di riqualificazione e recupero dall'asse del piano ma altresì di attenuare l'efficacia propulsiva di programmi finalizzati a un reinserimento delle aree interessate nella dinamica dello spazio urbano. Alla difficoltà di individuare strumenti giuridici efficaci si è contrapposta la forte spinta all'attività edilizia che, in uno con l'intento ripetuto di affidargli il rilancio dell'economia nazionale, è divenuta progressivamente centrale nella definizione delle strategie per il territorio (si pensi ai c.d. piani casa). Nonostante le incerte risposte del diritto, esiste però una domanda crescente di "rivitalizzazione" degli spazi esistenti che, seppur positiva, rischia di ingenerare conflitti fra i diversi interessi che gravitano sul medesimo spazio. Il richiamo al passato (e ai suoi insuccessi) dimostra che il governo di questa moderna complessità non ha necessariamente bisogno di nuovi strumenti giuridici; sembra invece più utile rinnovare il percorso intrapreso

dalla legge del 1978 che, mediando fra la componente autoritativa, consensuale e solidale dell'urbanistica, proponeva di intervenire al recupero e alla riqualificazione del territorio nel più ampio sistema del piano. La "tradizione" si arricchisce però delle esperienze sperimentate con successo dal più recente diritto urbanistico. In questa prospettiva, le deroghe alla disciplina ordinaria, la semplificazione amministrativa, la previsione di misure premiali, le tecniche perequative divengono funzionali alla realizzazione di una strategia che trova il proprio asse portante nel piano, senza comprometterlo. L'attività edilizia torna a essere il mezzo per raggiungere l'obiettivo e non il fine verso il quale modellare l'intera azione. Le nuove forme del consenso e della partecipazione garantiscono a fenomeni spontanei di rigenerazione urbana di potersi confrontare con i saperi esperti (tecnici, politici e amministrativi) nella sintesi dei diversi interessi che solo il piano riesce efficacemente a compiere, tomando così a essere espressione del ricordato legame fra *societas* e *ius*. •



Lx Factory • Lisbona
Valentina Faina

L'azienda tessile "Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense" rappresenta una pietra miliare nella storia dell'industria di Lisbona. La fabbrica, attiva dal 1838 fino ai primi decenni del '900, aveva come sede uno spazio di 23.000 m² nel quartiere industriale di Alcantara, dove l'omonima valle confluisce nel Tejo. La compagnia, come altre, non riuscì a superare le gravi crisi economiche che colpirono il Portogallo nei primi decenni del '900. L'area venne interessata da vari progetti, che prevedevano la demolizione degli edifici esistenti e che non vennero mai attuati. Nel 2007 l'ing. José Carlos Carvalho promosse il progetto Lx Factory. L'idea, inusuale, era quella di riutilizzare gli spazi lasciati vuoti per uno scopo culturale, per l'insediamento di nuove attività legate alla creatività e ai nuovi modi di fare impresa, incluso il co-working. Nell'arco di pochi anni l'Lx Factory è diventata uno tra i luoghi di maggior successo di Lisbona.

Gli spazi che una volta occupavano i teli della Compagnia, ora ospitano studi di architettura, atelier di artisti, studi di grafica... Il successo del progetto è dovuto all'autenticità e alla semplicità dell'operazione: si sono preservati e riutilizzati non solo gli edifici industriali, ma anche larga parte degli arredi originari; gli interventi architettonici effettuati sono stati minimali e coerenti. Ciò ha permesso di mettere a disposizione spazi a costi contenuti, così da consentire la nascita di quelle attività creative che altrimenti non avrebbero potuto esprimersi: all'Lx Factory è possibile affittare un locale a 7 o 8 euro mensili al m², quando altrove il valore di mercato si aggira intorno a 20 euro. Motivo per cui sono stati soprattutto i giovani a trovare spazio e a partecipare al progetto, rendendo questa ex fabbrica tessile una fabbrica di cultura, luogo d'incontro e incubatore di riferimento per i creativi della città. E consentendo nuova occupazione per circa 1500 persone. •



M. Sartore
segue da pag 1

non perdere”, sia esso pubblico (tipicamente quelli europei) o privato. I canali di finanziamento sono infatti aumentati e diversificati, perdendo il tradizionale carattere ordinario o strutturale, a vantaggio di modalità occasionali, legate a bandi e a progetti regionali, nazionali, europei. Tuttavia, in assenza di un piano, inteso come quadro generale e integrato delle azioni da intraprendere, non c'è possibilità di collocare l'intervento finanziato in modo da renderlo coerente con obiettivi prefigurati (o anche solo con le altre iniziative) e di massimizzarne l'utilità.

Governo debole e auto-mobilizzazione individualistica

A partire dagli anni novanta si è compiuto definitivamente anche quel processo che, in assenza di efficaci politiche di governo pubblico, ha indotto gli individui all'auto-mobilizzazione (Pizzorno e Secchi, 1995) nel tentativo di soddisfare i propri bisogni abitativi e immobiliari.

Nel settore della produzione immobiliare, con la progressiva liberalizzazione del credito, l'attore pubblico ha cessato di finanziare gli interventi per finanziare gli individui, siano essi famiglie, imprese o, più spesso, promotori. Si è cioè rinunciato a produrre quelle parti di città pubblica (ad es. gli insediamenti Peep e Pip) la cui individuazione e realizzazione necessitava della visione d'insieme che solo il piano urbanistico poteva garantire; così facendo si è però rinunciato anche a orientare le dinamiche di sviluppo urbano attraverso la localizzazione e realizzazione di nuove importanti componenti insediative e infrastrutturali, da sempre, quantomeno nelle migliori pratiche, utilizzate nella consapevolezza della loro importante funzione morfogenetica rispetto alle dinamiche della città.

Accanto a questa tendenza, negli stessi anni, si è radicata in ampi settori l'idea che il modello di città caratterizzato dalla dispersione insediativa fosse non solo ineludibile ma addirittura auspicabile, in quanto fenomeno foriero della modernizzazione ed emblema della contemporaneità. Gli esiti di questi profondi mutamenti sono stati la frammentazione scorrelata delle trasformazioni promosse tanto dai privati che dal pubblico, frutto di logiche, strategie, obiettivi occasionali e non convergenti. Emerge così un quadro profondamente mutato anche solo rispetto a pochi decenni fa, in cui a fronte della progressiva attribuzione all'urbanistica della responsabilità della soluzione degli evidenti e crescenti problemi della città e del territorio, sembra essersi persa la capacità di elaborare piani e progetti urbanistici, cioè di assicurare una visione integrata d'insieme, multi-scalare e multi-settoriale,

in grado di ridurre i conflitti e prevenire gli effetti perversi, minimizzare i costi e massimizzare i benefici, tutelare ciò che deve essere tutelato e valorizzare ciò che ha valore. Solo un piano così inteso diviene l'ipotesi di un assetto futuro auspicabile e condiviso, capace di mobilitare e orientare l'azione dei diversi attori, nell'ambito del quale ciascuno possa trovare collocazione e sviluppare sinergie con il sistema, o quantomeno evitare che la singola azione venga vanificata da azioni e interventi non coerenti messe in atto da altri attori. Il tutto, cioè, nella prospettiva del perseguimento del bene comune.

Crisi dei saperi tecnologici e perdita di know-how sistemico

Il problema della perdita del know-how disciplinare, pur se poco indagato, rappresenta uno degli ulteriori aspetti sui quali verosimilmente sarà necessario riflettere maggiormente in futuro, nel nostro paese più che altrove. Una difficoltà le cui ragioni si possono ricercare, almeno in parte, entro il quadro evolutivo (o involutivo) descritto sopra, ma che ha anche altre radici a partire dalla crisi profonda di molti saperi disciplinari.

Oramai da quasi due decenni K. Keniston anima, muovendo dall' M.I.T., una riflessione come sintetizzata in “The crisis of the Engineering Algorithm”, ripresa e sviluppata in Italia da S. Tagliagambe, secondo cui l'inerzia dell'approccio (anche formativo) di molte discipline le ha rese idonee a risolvere problemi specialistici sempre più sofisticati ma incapaci di far fronte alla complessità crescente dei fenomeni che la società pone.

A questa tendenza si affianca l'equivoco di fondo, invalso tanto nel mercato professionale (complici gli ordinamenti professionali) che nel mondo accademico, in base al quale il contributo chiesto dall'urbanistica alle diverse discipline sociali e tecnologiche, troppo spesso legittima i portatori degli specifici saperi disciplinari coinvolti (agronomici, antropologici, architettonici, giuridici, economici, ingegneristici, sociologici, ...) a considerare il loro ruolo non concorrente bensì surrogatorio di quello proprio dell'urbanistica.

Si pensi, ad esempio, alle ricadute di tale equivoco sul dibattito intorno alle smart cities, incentrato spesso “sui nuovi dispositivi di tempistica ai semafori o di pagamento della sosta che renderebbero più o meno «intelligente» una città”, col risultato di “offuscare il significato di una rivoluzione tecnologica, ma soprattutto economica e sociale, che sta cambiando la configurazione stessa dei territori” (Bonomi, Masiero, 2014). Analogo rischio sembra correre il concetto di “agopuntura urbana” (Lerner, 2003) che anziché inserirsi nella visione organica e d'insieme, necessaria tanto nell'antica arte medica che nella trasposizione fattane

alla città da Jaime Lerner, viene usato per legittimare interventi micro-urbani caratterizzati da occasionalità e autoreferenzialità.

Le nuove sfide in periodo di crisi

La rappresentazione sin qui proposta, associata ai nodi problematici rilevati, ha ricadute significative sulla capacità, locale e nazionale, di cogliere l'opportunità rappresentata, per le città e i territori, dall'importante stagione apertasi nell'ultimo decennio per effetto della crisi che ha investito le economie del mondo occidentale. Crisi che è stata colta appieno come opportunità di revisione radicale del modello di trasformazione urbanistica in molti paesi europei, non solo in quelli nei quali l'impatto è stato meno traumatico o comunque più prossimi al suo superamento, come la Germania e la Francia, ma anche nei paesi più duramente coinvolti, come l'Irlanda o il Portogallo.

In questi contesti molte municipalità hanno da tempo acquisito la consapevolezza dell'insostenibilità non solo ambientale, urbanistica e funzionale, ma anche sociale, del modello fino ad allora perseguito. In questi contesti la domanda di piano e di progetto, come spesso accade quando il mercato lasciato solo si rivela incapace di dare soluzione a problemi che hanno natura collettiva, è divenuta esplicita ed è stata pienamente colta dall'operatore pubblico, sempre più impegnato da un lato a garantire la visione d'insieme necessaria a far fronte a problemi e bisogni crescenti, vecchi e nuovi, dall'altro a ricercare nuove e più idonee soluzioni ai problemi che si presentano a macro e a micro scala. La valutazione delle soluzioni locali avviene così in base alla loro capacità di concorrere all'implementazione di quel progetto di futuro di cui le città di sono dotate.

In tali esperienze la dipendenza da finanziamenti esogeni, peraltro sempre più esigui (prevalentemente comunitari), ha stimolato una particolare oculatezza nella loro allocazione e nella selezione delle azioni, favorendo lo sviluppo di peculiari abilità nella massimizzazione dei benefici conseguiti, secondo la prospettiva delineata da Lerner che individuava il fine dell'agire locale nel perseguimento degli effetti positivi sul sistema nella sua interezza.

Sono almeno due i temi comuni ricorrenti nelle migliori esperienze avviate con la nuova stagione apertasi successivamente al 2008: in primo luogo, la nuova centralità assunta dal tema dello spazio pubblico, inteso come luogo della socialità e dell'interazione ma anche con funzione di supporto alla mobilità dolce. Il secondo tema, invece, riguarda il ruolo e le forme del riuso dei volumi e dei contenitori dismessi, la cui ri-funionalizzazione si fonda su nuove pratiche di intervento soft, a basso costo; modalità sinora inedite, esito di approcci creativi che

hanno assicurato esiti particolarmente flessibili e originali, destinati a loro volta a stimolare la traduzione della creatività in impresa, dove si dissolve la distinzione tra tempo della produzione e tempo della ri-produzione, tra spazio pubblico e spazio privato, accomunati dalla ricerca di qualità e fortemente orientati dall'intento di massimizzare l'accessibilità e l'integrazione. Spazi flessibili non specializzati, nei quali spesso viene meno la separazione e distinzione fisica tra ideazione, progettazione, produzione, commercializzazione; luoghi in cui sono numerose le attività di servizio, garantite da altre imprese o gestite in forma di coworking o semplici laboratori comuni a disposizione delle attività presenti.

Il compito dell'operatore pubblico, apparentemente limitato laddove si tratti del recupero del patrimonio privato, sembra ridursi a semplice facilitatore dei processi, in grado di rimuovere i vincoli non più necessari, di garantire condizioni di contesto favorevoli a processi che appaiono spontanei, autoalimentati e capaci di innescare dinamiche cumulative virtuose. Raramente però il ruolo consiste semplicemente nell'assecondare processi spontanei; in primo luogo perché vi è una intensa attività di selezione delle idee proposte, valutate in base alle chances di successo così come alla loro coerenza rispetto agli obiettivi strategici prefigurati, che tuttavia non sono immutabili e rigidi rispetto a istanze nuove o non previste e che in ogni caso devono essere messi a sistema tanto alla scala micro-locale che sovralocale. In secondo luogo, viene svolta una intensa attività finalizzata a stimolare il coinvolgimento e a formulare proposte mediante un ampio ricorso a concorsi di idee e, soprattutto, attraverso un'intensa attività partecipativa, sia istituzionalizzata che dando voce alle forme spontanee di aggregazione associativa.

Da ultimo, il ruolo dei soggetti pubblici si manifesta nello stimolo agli investimenti privati mediante la riqualificazione dello spazio pubblico, creando cioè nuove convenienze affinché il patrimonio privato venga recuperato. In questa azione un aspetto non marginale è rappresentato dall'utilizzo del diffuso patrimonio immobiliare pubblico che recuperato (e non alienato) viene affidato all'insediamento di attività artistiche, laboratoriali, ristorative o commerciali, perlopiù temporanee, finalizzate a rivitalizzare, riqualificare e animare il quartiere, la piazza o la strada oggetto dell'intervento. A Lisbona, significativamente, il sindaco Antonio Costa si è spinto sino a spostare per alcuni anni gli uffici del proprio gabinetto dalla sede storica, situata in quello che F. Pessoa declamava come il più bel palazzo della città, al degradato Largo do Intendente, favorendo anche in questo modo un rapido recupero del quartiere e innescando un processo

che sta coinvolgendo l'intera problematica zona della Mouraria. Tutto ciò mentre le municipalità proseguono in una intensa attività di adeguamento e attualizzazione del piano generale, affrontando il tema dei limiti e dell'insostenibilità (anche funzionali) delle forme insediative a bassa densità sviluppatesi nei decenni precedenti alla crisi economica; proseguendo nell'attività di ri-costituzione delle reti ecologiche (a Lisbona perseguito sin dagli anni '90); esplorando nuove forme di mobilità pubblica a basso costo, dopo che l'intera rete ferroviaria è stata modernizzata e trasformata in un efficiente servizio metropolitano regionale e, nel contempo, proseguendo in una intensa azione di contrasto alla mobilità veicolare privata, spesso basata sulla riduzione del numero di corsie stradali destinate, a Dublino come a Lisbona, alla mobilità dolce e alla dotazione di parchi e spazi verdi. Infine, ma non in termini di importanza, ponendosi il problema di quali strategie adottare per ridurre il disagio sociale, funzionale e fisico-spaziale dei molti quartieri poveri delle periferie.

strategie urbane, per ricomporre il puzzle

I temi e i problemi descritti sono comuni anche al nostro paese e impegnano nella ricerca di soluzioni e strategie, investendo in elaborazioni progettuali ancor prima che in risorse finanziarie.

Tuttavia, per intraprendere il percorso virtuoso di altri esperienze europee, occorre in primo luogo uscire dall'impasse che sembra caratterizzare il dibattito e le azioni politiche, ancora oscillante tra una posizione attendista, che conta cioè sul superamento della crisi per poter ri-avviare le dinamiche pregresse, (nell'inconsapevolezza peraltro del significativo ruolo svolto nel provocarla: Harvey, 2012), una posizione fondata preva-

Bibliografia essenziale

- A. Bonomi, R. Masiero, *Dalla smart city alla smart land*, Marsilio Ed, Venezia 2014
 S. Camicia, “Università di Perugia, la città, il territorio umbro”, in *Archivio di studi urbani e regionali*, n.60 - 61, Milano 1998
 D. Harvey, *Il capitalismo contro il diritto alla città, Neoliberalismo, urbanizzazione, resistenza*, Ombre corte, Verona 2012
 D. Harvey, *La crisi della modernità, Riflessioni sulle origini del presente*, Il Saggiatore, Milano 1993
 H. Hertzberger, *Lezioni di architettura*, Laterza, 1996
 M. Hiroyuki, *The long and winding road that leads to “traffic calming” in Japan*, in “Childstreet 2005”
 J. Lerner, *Acupuntura urbana*, Ed. Record, Rio de Janeiro 2003
 S. Micelli, *Futuro artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Marsilio Ed, Venezia 2011
 C. Morandi, *Il commercio urbano - Esperienze di valorizzazione in Europa*, Libreria CLUP, Milano 2003
 F. Muñoz, *Urbanización, Paisajes comunes, lugares, globales*, Editorial Gustavo Gili, Barcellona 2008
 H. Ohno, “Tokyo 2050 fibercity”, in JA – The Japan Architect, n.63, 2006
 R. Piano, *Il grande rammendo delle periferie*, intervista a Il Sole 24 ore, 26 gennaio 2014
 E. Salzano, *Memorie di un urbanista. L'Italia che ho vissuto*, Corte del Fontego, Venezia 2010
 B. Secchi, P. Viganò, *La ville poreuse*, MetisPresses, Parigi 2011
 B. Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Bari 2013

Profilo autori

Antonietta Alonge • Presidente “Distretto del Sale”, Associazione di Promozione sociale tra Commercialisti, Artigiani, Professionisti e Operatori Culturali

Eugenio Bini • (Perugia, 1990) Laureato con lode in Ingegneria Edile - Architettura nel 2014 presso l'Università degli Studi di Perugia discutendo la tesi “Prospettive di riqualificazione urbana: spazio pubblico e traffic calming. Un'ipotesi progettuale per Perugia - Borgo XX Giugno” (relatore M. Sartore). Premiato come miglior laureato dell'anno, è abilitato sia alla professione di Ingegnere che di Architetto.

Valentina Faina • (Perugia, 1989) Laureata con lode in Ingegneria Edile - Architettura nel 2014 presso l'Università degli Studi di Perugia discutendo la tesi “Dalla demolizione e ricostruzione al riuso del patrimonio edilizio dismesso. Ipotesi metaprogettuali d'uso e soluzioni normative per l'ex tabacchificio di Perugia” (relatore M. Sartore). Abilitata alla professione di Ingegnere.

Fabrizio Figorilli • Prorettore dell'Università degli Studi di Perugia

Roberto Giannangeli • Direttore CNA Umbria

Eleonora Mastroforti • (Perugia, 1980) Laureata in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio ha conseguito il Master di II Livello in Management della Riqualificazione Urbana presso l'Università degli Studi di Perugia discutendo la tesi “La riqualificazione urbana ed il commercio; nuove forme di utilizzo dello spazio pubblico. Un masterplan per il Borgobello” (tutor M. Sartore). Abilitata alla professione di Ingegnere.

Marta Piazza • (Perugia, 1988) Laureata con lode in Ingegneria Edile - Architettura nel 2013 presso l'Università degli Studi di Perugia discutendo la tesi “Learning from New York City. Processi di gentrificazione tra pratiche di riqualificazione ed effetti perversi” (relatore M. Sartore) elaborata presso l'Hunter College of the city of New York sotto la guida di T. Angotti. Abilitata alla professione di Ingegnere.

lentamente su ingenti investimenti nelle grandi opere, nella prospettiva che queste producano l'effetto di traghettare dalla stagnazione e quella, infine, sempre più diffusa nei tessuti sociali delle città, ma poco rappresentata in ambito politico, tecnico e amministrativo, che invece pone domande immediate di cambiamento in sintonia con le esperienze straniere descritte.

È a queste domande, spesso più evolute di quanto non lo siano le risposte date, che occorre guardare per riformulare l'approccio al governo delle città e del territorio, avendo chiara la responsabilità derivante dal mancato recepimento di tali istanze o dalla loro vanificazione conseguente all'incapacità di governarle. «Strategie urbane» intende ripartire da qui, nel tentativo di animare la riflessione e il dibattito, non solo con contributi teorici e ricostruzioni di esperienze in corso altrove, ma anche attraverso la formulazione di idee e ipotesi progettuali che muovano dall'incontro tra sapere esperto e sapere diffuso e l'elaborazione di soluzioni consapevoli e condivise. •

Collana Strategie Urbane

redazione

coordinatore: Mariano Sartore - *Università degli Studi di Perugia*
comitato: Sandra Camicia, Lunella Ferri, Annalisa Giusti - *Università degli Studi di Perugia*

comitato scientifico

Antonio Angelillo, Sandra Camicia, Pedro Campos Costa, Renato Covino, Lunella Ferri, Annalisa Giusti, Francesc Muñoz, João Nunes, Francesco Pennacchi, Ambrogio Santambrogio, Mariano Sartore (direttore), João Soares

editore

©2014 SpazioAnalogo - città territorio paesaggio e ambiente
 Laboratorio di Strategie Urbane, Università degli Studi di Perugia
 via Giacomo Duranti 93 - 060125 Perugia
 laboratorio.strategieurbane@unipg.it

SpazioAnalogo è un marchio editoriale del Laboratorio di Strategie Urbane dell'Università degli Studi di Perugia

E' vietato riprodurre testi e immagini senza citazione della fonte

www.unipg.it/pubblicazioni

Monografia 1.2014

Scenari strategici per la rigenerazione urbana. Un masterplan per Perugia - Borgo XX Giugno

curatore Mariano Sartore

autori Antonietta Alonge, Eugenio Bini, Sandra Camicia, Valentina Faina, Lunella Ferri, Fabrizio Figorilli, Roberto Giannangeli, Annalisa Giusti, Eleonora Mastroforti, Marta Piazza, Mariano Sartore

progetto grafico Mariano Sartore con Eugenio Bini e Valentina Faina
editing Valentina Faina

stampa Grafox srl, Perugia

immagini progettuali tratte da Eugenio Bini, *Prospettive di riqualificazione urbana: spazio pubblico e traffic calming. Un'ipotesi progettuale per Perugia - Borgo XX Giugno*, (TdL, rel. M. Sartore, 2014)

Ricerca promossa da **CNA Umbria** e **CCIAA Perugia**
 Pubblicazione finanziata da **CNA Umbria** e **CCIAA Perugia**

ISBN 978 - 88 - 903857 - 2 - 8
 Dicembre 2014