

EcoWebTown

Journal of Sustainable Design

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

28

2023

ISSN 2039-2656

EWT/EcoWebTown

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

ISSN: 2039-2656

Elenco riviste scientifiche ANVUR Area 08 pubblicato il 16.11.2023

<https://www.anvur.it/wp-content/uploads/2023/11/Elenchi-di-riviste-scientifiche-AC-ASN-2023-2025.zip>

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

Direttore scientifico/Scientific Director

Alberto Clementi

Comitato scientifico/Scientific committee

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

Comitato editoriale/Editorial committee

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza,
Ester Zazzero

Caporedattore/Managing editor

Filippo Angelucci

Segretaria di redazione/Editorial assistant

Claudia Di Girolamo

Coordinatore redazionale/Editorial coordinator

Ester Zazzero

Web master

Giuseppe Marino

Traduzioni/Translations

Tom Kruse

EcoWebTown

Journal of Sustainable Design

www.ecowebtown.com

28

II/2023

ISSN 2039-2656

INDICE

Editoriale. Progetti per città in movimento <i>Alberto Clementi</i>	1
Fra planning e design: tensioni, contaminazioni, esiti <i>Piercarlo Palermo</i>	4
Dossier: Le infrastrutture dei paesaggi <i>a cura di Anna Laura Palazzo e Luca Montuori</i>	
A partire da Roma. Temi per il progetto urbano <i>Luca Montuori</i>	40
Sguardi dall'alto, sguardi attraverso <i>Anna Laura Palazzo</i>	56
Il progetto urbanistico: concetti chiave <i>Francesca Paola Mondelli, Elisabetta Vacca</i>	62
Punto, linea, superficie <i>Eliana Saracino</i>	68
Attraversare frammenti <i>Alessandro Gabbianelli, Linda Flaviani</i>	76
Disegno della città e benessere <i>Massimo Sargolini, Tiziana Cotrufo, Rosanna Di Natale, Stefania La Grutta, Christian Pristipino, Lorenzo Sargolini, Giovanni Viegi</i>	81

Editoriale. Progetti per città in movimento

Alberto Clementi

Napoli sta diventando una delle città italiane più interessanti non solo sotto il profilo della cultura ma anche delle trasformazioni urbane e del ruolo che nel loro governo riesce ad esprimere l'urbanistica. Le cose sembrano muoversi nella direzione giusta, sotto la guida di un sindaco e un'amministrazione sufficientemente preparata, che appaiono in grado di elaborare strategie non banali per il miglioramento di una città come noto particolarmente difficile, essendo di fatto la porta tradizionale del Mezzogiorno con tutti i problemi accumulati nel tempo e le contraddizioni dello sviluppo da sempre irrisolte.

Già qualche tempo fa EcoWebTown (EWT17) si era occupata della possibile riqualificazione esemplare di un'area periferica di Napoli, le Vele a Scampia, per la quale era in discussione l'alternativa tra l'azzeramento radicale della mega-architettura di Franz di Salvo, storica icona di una periferia disperata e intrattabile anche perché schiacciata dal potere della criminalità locale, oppure il suo riuso inventivo e progressivo con la partecipazione attiva dei suoi abitanti più volenterosi. A Scampia ci sono adesso l'università (Scienze infermieristiche), scuole di calcio e librerie all'avanguardia, meno spacciatori di droga e più "spacciatori di cultura" (Carofiglio). Però noi avevamo rilevato in quell'occasione i limiti sostanziali del dibattito imputabili all'assenza di un esplicito progetto urbano alternativo secondo il punto di vista più volte propugnato dalla rivista, anche ai fini della riproposizione della stessa strategia ad altre città in condizioni analoghe. Faceva in ogni caso ben sperare il coraggioso coinvolgimento della università locale, non solo in chiave strumentale, ma anche per trovare di comune accordo le soluzioni migliori ai fini della riqualificazione del complesso progettato da Di Salvo.

Con il tempo il dialogo tra Comune di Napoli ed università sembra essersi intensificato, e le occasioni di collaborazione tra i due enti sembrano essere maturate ulteriormente, al di là delle reciproche gelosie istituzionali. E forse proprio per questo motivo Napoli, nonostante il peso delle ideologie massimaliste ereditate dalla sinistra, nonostante il ruolo spesso regressivo delle istituzioni culturali del settore dell'urbanistica, e nonostante i comportamenti fin troppo mercantili e spregiudicati di una destra speculativa dal dopoguerra in poi, nonostante insomma le grandi contraddizioni tra grandezza e miseria sta diventando una città decisamente interessante in tema di riqualificazione urbana.

Anche per queste ragioni abbiamo scelto di richiamare in apertura lo stimolante libro curato recentemente da Attilio Belli dal titolo "Dire-il-vero", dedicato alle politiche urbane di Napoli nel secondo Novecento (Guida editori, Napoli, 2023). Il centro tematico del libro -le politiche della identità e la capacità di "parlar franco" da parte dei principali protagonisti a fronte dei reiterati processi di tradimento della identità locale e le varie responsabilità in gioco - sembra essere distante dalle questioni sollevate abitualmente dalla nostra rivista. Ma così non è, perché come sappiamo i progetti per essere pensati e radicati localmente hanno bisogno di essere alimentati dagli uomini e dalle loro visioni del mondo, dal loro impegno per la ricerca di verità anche quando possono apparire sgradevoli, disponendosi fattivamente alla convergenza nell'azione con altri uomini e donne. Così il bel libro di Belli sposta in modo innovativo l'attenzione dai soliti piani alle diverse figure che dal dopoguerra hanno agito a Napoli, al "quadro problematico dei diversi soggetti e modi di dire-il-vero, e la faticosa ricerca delle conseguenze".

L'intento di fondo del libro sembra essere la rilettura critica del bagaglio ideologico dei diversi protagonisti in gioco e il loro apporto alla formazione di consapevolezze comuni per la città, molto spesso in modo antagonista rispetto alle politiche istituzionali, al fine ultimo di scavare dentro le identità controverse sedimentate nel tempo. Può accadere talvolta di travisare la posta in gioco e la "verità" di alcuni casi eclatanti come a Bagnoli, la splendida piana sul golfo di Pozzuoli dove si è costruito insensatamente uno dei più grandi insediamenti siderurgici del nostro Paese. A Bagnoli infatti si è finito per privilegiare la prospettiva vincolistica di Antonio Iannello invece che quella del fare alla chiusura dell'impianto, accettando i rischi di un progetto di sviluppo socialmente condiviso e partecipato e dagli ingenti costi di riurbanizzazione.

Ma non importa troppo, in fondo ciò che conta davvero in questo libro è la capacità di restituire quella intensa temperie culturale che ha saputo forgiare l'identità più radicata di Napoli, facendo emergere misteriosamente le risorse culturali più inaspettate, se necessario in coraggiosa controtendenza rispetto alla realtà del momento -perfino nelle fasi storiche più difficili, come durante il prolungato periodo del massacro edilizio della città. Tutto ciò appare alquanto evidente ad esempio nelle sorprendenti vicende parallele avvenute del mondo della musica, a differenza dell'urbanistica che ha dovuto scontare la rigidità massimalista del pensiero convenzionale di fronte allo strapotere della speculazione fondiaria, restando alla fine ingessata in una condizione di dolorosa ineffettualità perché troppo distante dal sentire comune della popolazione.

Abbiamo spesso affermato che EcoWebTown intende contribuire al suo modo agli sforzi dei sindaci e della cultura urbanistica meno convenzionale per migliorare la qualità dei progetti, a Napoli e altrove, in quelle poche realtà urbane del Paese impegnate veramente nel miglioramento delle proprie condizioni insediative. L'eccellente ed esauriente lavoro di ricostruzione dei temi affrontati nella loro storia e le posizioni assunte nel tempo dalle principali riviste internazionali di urbanistica, inaugurato da Piercarlo Palermo la volta scorsa (EWT 27) ed *adesso concluso con un riferimento specifico alle riviste del settore del disegno urbano (in particolare Journal of Urban Design, Urban Design International, Journal of Urbanism)*, non offre certezze rassicuranti. Consente però almeno di riflettere criticamente sulle responsabilità che dovrebbero essere assunte per assicurare una forma fisica pertinente allo spazio urbano in evoluzione.

I controversi nessi tra Urban Design e Urban Planning, come del resto le ricorrenti oscillazioni tra il primato del fisico e quello del sociale nei processi di trasformazione della città, appaiono nelle tre riviste quanto mai labili e problematici, sia sotto il profilo teorico che empirico. Nonostante i fallimenti incontrati in un secolo di vani tentativi, oggi i più ottimisti cominciano ad intravedere qualche speranza nel cercare di rimettere insieme *progetti e politiche urbane*, assumendo entrambi come costrutti sociali al modo che hanno insegnato De Carlo e Wildavsky. In sostanza, come sostiene Palermo, un nuovo scenario più positivo che vede da una parte gli urbanisti-pianificatori sollecitati a pensare sempre più alla organizzazione dello spazio in termini di forma, attribuendo al progetto responsabilità specifiche; dall'altra gli architetti-urbanisti, come progettisti delle forme e degli assetti urbani, chiamati a diventare sempre più consapevoli rispetto alle questioni del *consensus building*, delle decisioni, dei processi di gestione.

Poi c'è l'esperienza concreta delle città, con il loro difficile compromesso tra le attese sulla qualità morfologica e le condizioni dell'abitare da perseguire volta per volta e la fattibilità concreta delle politiche possibili, con l'indispensabile quanto faticoso coinvolgimento dei protagonisti sociali in gioco con il loro incerto bagaglio ideologico.

I materiali prodotti da Luca Montuori, già assessore all'urbanistica nella precedente compagine guidata dalla sindaca Raggi (2017-21), e pubblicati in "Anello verde" (Libria, Melfi, 2022), sono particolarmente utili in questa prospettiva. L'idea di Montuori per conto della sua amministrazione comunale era di realizzare un anello verde per Roma, sviluppando le intuizioni del PRG vigente e ridefinendo progettualmente alle diverse scale i rapporti tra sistema ferroviario, stazioni e città, come affermato nel libro di cui si ripubblicano di seguito ampi stralci. Qualcosa di analogo a quanto si sta facendo ormai da tempo a Milano in accordo con RFI (vedi EWT 20), ma a Roma con un approccio forse più sofisticato e pertinente circa i rapporti da perseguire progettualmente tra le

nuove strutture del verde, l'archeologia, la cintura ferroviaria ed il sistema delle stazioni ferroviarie secondarie.

C'è però qualcosa di molto diverso tra le due esperienze, e riguarda il modo di coinvolgere la città ed in particolare le popolazioni locali interessate dal progetto. A Milano la collaborazione del Comune con il Politecnico è stata saggiamente incentrata proprio questo tema, mentre a Roma si è ritenuto sufficiente il passaggio istituzionale in Giunta e in un secondo tempo nel Consiglio comunale, il quale avrebbe dovuto prendere le misure al progetto e trovare le necessarie mediazioni. Ebbene oggi a Milano il progetto è in marcia, nonostante le soluzioni progettuali per gli assetti morfologici siano spesso insoddisfacenti sebbene regolate da concorsi specifici. A Roma invece il progetto è rimasto sulla carta, travolto dal passaggio di consegne alla successiva giunta Gualtieri, ma forse debilitato anche dalla inconsistenza della condivisione sociale raggiunta.

In realtà sono in gioco due diversi modi di intendere il progetto urbano: più espressione del progetto fisico-spaziale e della trattativa di vertice del Comune con la società RFI a Roma. Più condizionato dal dialogo con la cittadinanza locale, in particolare per individuare le compensazioni necessarie alla politica di sviluppo dello spazio associato alle stazioni e alla rete ferroviaria a Milano. Non è una questione da poco, perché i contenuti e gli esiti del progetto urbano possono cambiare anche sostanzialmente.

Il cortocircuito tra il libro di Belli citato all'inizio e l'esperienza di Roma descritta in seguito tende così a chiudersi. Nel caso di Roma le prefigurazioni brillanti di un assessore-architetto che sa manovrare con sapienza gli assetti dello spazio e delle infrastrutture in una città controversa e sfilacciata ma ricca di memorie. Nel caso di Napoli, il mondo dei protagonisti, le loro idee e la loro cultura decisiva nel costruire progetti urbani credibili che non coinvolgano soltanto gli addetti ai lavori, confidando poi nella capacità taumaturgica della amministrazione comunale per imporre le soluzioni disciplinari non concertate. Accordi e patti tra gli attori che a Milano stentano a tradursi in architetture convincenti, nonostante il massiccio ricorso a gare internazionali, ma che comunque garantiscono la effettiva operatività delle soluzioni concertate.

A ben guardare la via dei progetti urbani per il futuro è quanto mai impervia. Si dovrà trovare un compromesso accettabile tra le soluzioni che premiano la qualità degli assetti e degli spazi, e le soluzioni eventualmente negoziate dal basso che trascinano gli interessi degli attori locali coinvolgendoli in progetti ed iniziative condivise. Lo stesso dilemma che ha attraversato la letteratura internazionale. In questa prospettiva c'è ancora molto da fare, ed è in discussione la stessa figura del tecnico che dovrà farsi carico delle diverse filiere in gioco. Sarà l'urbanista-architetto evocato da Palermo, con una robusta iniezione di competenze non tradizionali in materia di politiche pubbliche? O sarà invece un urbanista-planner affiancato da un sapere architettonico finalmente capace di entrare in partita per donare qualità e senso alle trasformazioni, tenendo adeguato conto delle condizioni concrete imposte dalle mediazioni politiche?

La questione è per molti versi decisiva e chiede un apporto disciplinare che non può essere delegato ai saperi concomitanti volta per volta messi in gioco dai progetti. La qualità dei progetti urbani continuerà ad essere inevitabilmente aleatoria, ma dovrà contare sempre di più su criteri e procedure che favoriscono il ricorso positivo a questa metodologia, messa a punto in modo più circostanziato di quanto avvenga abitualmente.

Fra planning e design: tensioni, contaminazioni, esiti

Pier Carlo Palermo

1. Oscillazioni

Può l'urbanistica eludere la responsabilità di assicurare o restituire una forma fisica pertinente allo spazio urbano in evoluzione? La questione non è scontata. L'impegno è parso essenziale in molti contesti e per lunghi periodi, ma è anche vero che nel cuore del Novecento, nel mondo nordamericano innanzi tutto, è sorto un vasto e influente movimento di (*city o urban*) *planning*, teso a riconoscere e forse a privilegiare altre dimensioni dei problemi urbani e urbanistici. Secondo la ricostruzione schematica di Harvey Perloff (1956), la disciplina ha sempre dovuto fare i conti con questioni controverse di diritto. Fin dagli anni '20 è emersa l'esigenza di assicurare ai piani urbanistici una base più adeguata di conoscenze e giustificazioni: pertanto le scuole di *planning* hanno dedicato un'attenzione crescente ai temi dell'analisi demografica, economica, territoriale. Fra le due guerre, progressivamente è cresciuto l'interesse per le funzioni politico-amministrative, anche perché la difficile congiuntura richiedeva un ruolo pubblico di governo sempre più pervasivo e influente. Le criticità conseguenti a eventi tragici come la «grande depressione» e la Seconda guerra mondiale hanno posto in primo piano il bisogno di analisi e politiche sociali. Solo dopo diversi decenni, invece, la questione ambientale è entrata realmente nell'agenda degli urbanisti. La tendenza comunque è chiara: la disciplina, in quel contesto, ha provato a misurarsi con la complessità dei fattori e dei processi in gioco, alla ricerca di una visione e di un progetto per quanto possibile «comprensivi». Questo orientamento è stato favorito dalla diffidenza diffusa verso la tradizione più rigida e impositiva dell'urbanistica moderna di matrice europea, che era chiaramente estranea allo spirito della società locale americana. Il nesso forte fra disegno e norma, cruciale per l'urbanistica tedesca di fine Ottocento, è diventato un ostacolo alla declinazione esauriente dei problemi della forma. Così si è creata un'accademia del *planning*, in verità assai eterogenea, poco strutturata, a volte velleitaria e francamente inconcludente (Palermo, 2022b), che ha fatto grande fatica a ritrovare nessi fertili e sostenibili con il mondo della progettazione fisica.

Nel corso del secolo, infatti, possiamo osservare una sequenza di «shifting involvements» (per usare un'espressione efficace di Albert Hirschman). Alle origini, i temi dell'*urban design* hanno assunto una funzione costituente per la disciplina in formazione. L'osservazione vale per *Der Städtebau* di Joseph Stübben (1890) come per *Town Planning in Practice* di Raymond Unwin (1909). Evoca una varietà di temi, eventi e personaggi di chiara fama, come le grandi trasformazioni urbane realizzate da Haussmann a Parigi oppure «l'arte di costruire la città» secondo Camillo Sitte (i due riferimenti storici più degni di menzione secondo Lewis Mumford, citato da Giorgio Piccinato, 1974); ma richiama anche le schiere operose dei normali «funzionari dell'urbanistica», il cui lavoro ordinario, nella Germania alle soglie del Novecento, è stato ben documentato dai manuali di Baumeister, Stübben, Eberstadt (che certamente hanno influito sulla formazione di Luigi Piccinato). In verità, si trattava di posizioni distinte: l'idea di urbanistica moderna per la città industriale in espansione, di tradizione tedesca; la cultura britannica dei «garden suburbs» e delle città satelliti; le prefigurazioni razionaliste – ma anche le esasperazioni funzionaliste – dei CIAM, a partire dalla «ville radieuse». Tuttavia, il dualismo potenziale fra

planning e *design* è stato sancito da due critiche semplici e ricorrenti, che sembravano valere per tutti e tre i filoni, nonostante le differenze: questi esercizi formali tendono – nessuno escluso – a sottovalutare le dimensioni sostanziali dei problemi, che sono sempre sociali, politiche, economiche, ambientali; la pretesa di assegnare ai disegni conseguenti una valenza normativa, spesso per tempi lunghi e con un certo dettaglio, entrava in conflitto con gli interessi, le volontà, le dinamiche della società insediata. Nel secondo Novecento come negli anni più recenti, queste premesse elementari hanno ispirato e giustificato, nel vago dominio del *planning*, lo sviluppo inquieto di filoni molteplici di esperienza e riflessione: di orientamento razionalista, sistemico, critico, comunicativo, deliberativo, post-politico, insorgente e altro ancora (le differenze sono profonde, ma la disciplina sembra accettare una visione banalmente cumulativa, che elude scelte e responsabilità, privilegiando un atteggiamento eclettico o ecumenico).

Neppure questo impegno, però, ha dato buoni risultati. Un bilancio negativo era già palese, nel mondo nordamericano, intorno alla metà del secolo scorso: il fallimento della scuola di Chicago di *rational planning*, promossa da Tugwell e Perloff (1947-1956), può rappresentare una soglia emblematica. Un orientamento razionalista è stato sorprendentemente rilanciato in Europa, negli anni '60 e '70, grazie alla visione tecnocratica di Andreas Faludi o all'illuminismo appassionato di Giovanni Astengo, con esiti comunque fallimentari: non poteva essere altrimenti. Varianti non-razionaliste del *planning* hanno avuto corso fino ai giorni nostri, anche se in forme e modi sempre meno convinti e convincenti nel corso del tempo. Contestualmente, si sono moltiplicate le voci a favore di un «ritorno dell'*urban design*»: numerose e autorevoli, in una varietà di contesti. Negli Stati Uniti, alla metà degli anni '50, José Lluís Sert ha dato vita a un movimento intellettuale (Harvard, 1956) teso a rilanciare ruolo e necessità dell'*urban design* di fronte ai fallimenti, ormai documentati, dei progetti più ambiziosi di *planning*. Gli effetti di quella iniziativa (che ha dato voce a un sentimento diffuso) non sono stati immediati. Per qualche tempo, è stato possibile constatare soltanto il sorgere di qualche orientamento affine, certamente autorevole, ma ancora singolare: come i contributi sul tema della University of Pennsylvania (sede, nel 1957, di uno dei primi progetti formativi in «civic design» (ri)attivati nel continente americano: Colarossi, Latini, 2007); oppure la visione originale di Kevin Lynch (1960), che al MIT ha insegnato a studiare le relazioni tra forme, significati e comportamenti nello spazio. Nella medesima fase, in Gran Bretagna è emersa una ripresa oggettiva dei temi originari del *town planning*: con i contributi di Keeble (1952), Gibberd (1953), riediti più volte nel corso del tempo; ma soprattutto grazie alla figura di Gordon Cullen, che ha imposto all'attenzione la questione, smarrita, del *townscape* (1961). Anche in Italia non sono mancati contributi di spicco, in un quadro d'insieme, peraltro, alquanto tradizionale, conformista (rispetto alle ideologie della modernità incompiuta) e poco intraprendente (rispetto alle sfide del cambiamento). Alludo a un filone originale di studi sulla morfologia urbana, che sono diventati un punto di riferimento anche sulla scena internazionale (Muratori, Caniggia, Aldo Rossi, Aymonino); ma anche ad alcune visioni d'autore, capaci di ripensare le relazioni perdute fra architettura e urbanistica, e di testimoniare la possibilità di una concezione fisica e progettuale del *planning* (Samonà, Quaroni, De Carlo). Tuttavia, quelle importanti esperienze sono rimaste a lungo parziali e circoscritte, potrei dire eccezionali. Solo nell'ultimo quarto di secolo, è stato possibile osservare lo sviluppo di movimenti – intellettuali e professionali – *design-oriented*, con caratteri più robusti, diffusi, condivisi. Negli Stati Uniti, si sono consolidate alcune scuole di tendenza: il nuovo «urban design manifesto» concepito da Jacobs e Appleyard a Berkeley; gli sviluppi dell'idea di «collage city» e della progettazione come esperienza di *bricolage*, a cura di Colin Rowe (allora) alla Cornell University; il rilancio del profilo progettuale del *planner* come architetto-urbanista presso il MIT (Rodwin, Sanyal). Notevole è stata anche l'influenza di alcuni movimenti con chiare finalità professionali: la «new theory of urban design», elaborata all'Università della California da Christopher Alexander (1977, 1987); l'ambizioso «new urbanism» ispirato da Andrés Duany, professionista di Miami (Duany, Plater-Zyberg, 1991; Talen, 2005); il più complesso e sofisticato filone del «landscape urbanism» (Mostafavi e Najle, 2003; Waldheim, 2006, 2016). In Gran

Bretagna, la sensibilità verso il *townscape* ha dato vita a un movimento ideologico (bene interpretato da Rob Krier, 1979), ma si sono affermate anche diverse scuole di *urban design* (la londinese Bartlett School, per prima) che hanno accolto la sfida: è possibile rinnovare la cultura e le tecniche del *planning* secondo una visione concreta, efficace, condivisibile dello spazio, delle forme, del progetto urbano e di città (Carmona e Punter, 1997)? In Spagna, le innovazioni più interessanti hanno preso la forma dell'«urbanismo estratégico»: una reinterpretazione della pianificazione urbanistica che esaltava il ruolo generativo del grande progetto urbano, dove la cura delle dimensioni morfologiche e architettoniche non escludeva un'attenzione crescente per la valenza strategica e sociale delle operazioni (Bohigas, 1991, 1998 e 2004; Busquets 1992; de Solà Morales 1996 e 1999). In Portogallo si è consolidato un filone autorevole di studi sulla morfologia urbana (Vitor Oliveira, 2016, 2019), che ha interagito con gli sviluppi della scuola urbanistica di Porto, dove Nuno Portas ha svolto un ruolo guida nel lungo periodo (Portas, 1965, 1998). In Francia, la critica della tradizione modernista ha dato vita a un consistente filone di ricerca sui temi del «projet urbain» (Huet, 1984; Devillers, 1994; Panerai, Mangin, 1999). Peraltro, quella visione suggestiva della città e del piano ben presto ha avuto bisogno di robusti complementi sul fronte delle strategie e delle politiche urbane (Ascher, 2001; Pinson, 2009): temi storicamente marginali per una tradizione urbanistica che in Francia è stata a lungo centralistica e prescrittiva. In Italia, negli anni '90, Gregotti e Secchi hanno messo alla prova alcune intuizioni di Ludovico Quaroni, che risalgono a più di 20 anni prima: la contrapposizione fra piano e progetto non è giustificata; è possibile concepire dei piani urbanistici dove il progetto urbano svolge una funzione determinante. Come peraltro ha sempre testimoniato, nel lungo periodo, l'opera inimitabile di Giancarlo De Carlo. Nel frattempo la letteratura internazionale ha incominciato a offrire quadri di sintesi sullo stato delle esperienze ormai disponibili in diversi contesti: spiccano i contributi di Jon Lang (1994, 2005) e Grahame Shane (2011) sugli esiti negli Stati Uniti; di Matthew Carmona e John Punter in Gran Bretagna (Punter, 2010; Carmona, 2014). Tuttavia, il complesso (pur notevole) di quelle pratiche e riflessioni di frontiera non è mai parso in grado di superare i motivi più radicali di incertezza o disorientamento. Fra architettura e urbanistica, piano e progetto, norma e strategia, disegno e processo, spazio e società, restano margini irrisolti di ambiguità o di contesa. Il rischio è che molte generose aspirazioni siano percepite soltanto come pura accademia, mentre la pratica procede in forme sempre più contingenti, se non opportunistiche. È tempo di realismo più che di speranza progettuale?

2. Viewpoint

Voglio anticipare subito il mio «punto di vista» (riprendo l'espressione in uso nella letteratura disciplinare, quando una rivista pubblica la visione personale di un autore su qualche tema in discussione). Non si tratta soltanto di un'ipotesi, ma di un insieme di interpretazioni e giudizi, che sono l'esito di una documentazione abbastanza accurata e delle riflessioni conseguenti. Seguendo la concezione *abduktiva* del discorso disciplinare che è stata declinata, in Italia, da figure eminenti come Quaroni e Secchi, intendo esporre subito quelli che, a mio avviso, sono i nodi principali della questione, riservandomi di presentare nei paragrafi successivi le evidenze empiriche essenziali, a sostegno della visione. Che si basa su tre ordini di considerazioni.

Innanzitutto, il nesso fra *planning* e *design* è un requisito imprescindibile. Senza contenuti fisici e progettuali, il *planning* rischia di diventare una scatola vuota; quantomeno un dispositivo retorico o meramente procedurale. Personalmente, ho preso atto da tempo di questa conclusione, con una certa amarezza perché mi ero avvicinato all'urbanistica, mezzo secolo fa, proprio nell'ipotesi e con la speranza che si aprisse uno spazio rilevante, nel campo, oltre la soglia della pura progettazione fisica (per la quale non nutro un reale interesse). Quella prospettiva non ha avuto successo (meglio rendersene conto e prendere atto): per questa ragione, il mio profilo è rimasto quello

dell'analista o del critico. D'altra parte, anche il *design* ha bisogno di una cultura adeguata del *planning*. Non vi è dubbio: il cosiddetto «progetto dell'urbanistica moderna» è stato pregiudicato da una visione inadeguata della società e della politica (della stessa amministrazione). Se rileggo le analisi e le esortazioni di Luigi Piccinato, nel secondo dopoguerra, l'effetto-delusione è inevitabile. L'autore non sa indicare null'altro che una visione astratta e dogmatica dello strumento di piano (che evidentemente non funziona, ma le responsabilità sarebbero sempre di altri); eppure in quella stessa fase non mancavano, ormai, voci internazionali più critiche e riflessive. Lo stesso limite, purtroppo, sembra valere ancora in tempi recenti, rispetto a temi cruciali. Per esempio, ritengo di avere documentato (Palermo 2022a, cap. 4.7) che gli sviluppi più attuali dell'*environmental planning* nel mondo nordamericano, certamente innovativi grazie agli studi e ai contributi della «ecologia urbana» in forte espansione, tendono ad assumere, nella generalità dei casi, una visione miope e obsoleta dei processi decisionali – ancora fondata su paradigmi sistemici o (addirittura) razional-comprensivi (Steiner, Daniels, Lein; *ivi*). Una riflessione più pertinente sui processi reali sottesi dovrebbe diventare l'impegno da non eludere. A questo scopo, gli sviluppi più critici e innovativi dei discorsi del *planning* potrebbero offrire qualche suggestione, al tempo stesso significativa e fertile.

Il presupposto essenziale – seconda considerazione – è una condizione di rispetto e di dialogo fra i due mondi: che dovrebbero riconoscere la rispettiva parzialità, o meglio incompiutezza, e favorire ogni istanza cooperativa, invece di indugiare su sterili contrapposizioni o rivendicazioni. È assolutamente inutile che ogni parte continui a rivendicare il suo primato sull'altra, intesa come mera appendice di una visione che sarebbe di per sé legittima, autorevole, adeguata (cioè funzionale e forse auto-sufficiente). Le conseguenze di questi pregiudizi sono negative. Da un lato, si tende a ridurre la funzione del *design* a un passaggio operativo di medio livello, nel quadro di un (presunto) processo e metodo ideale di pianificazione, che dovrebbe prestabilire i requisiti e le possibilità essenziali del lavoro di progettazione. Dall'altro, si rivendica il primato o addirittura l'autonomia del *design*, ma si continua a sottovalutare – come ai tempi d'oro dell'urbanistica moderna – le condizioni necessarie (sociali e politico-amministrative) per tradurre in atto eventuali disegni di piano o progetti virtuosi. La contrapposizione (documentata in Palermo, 2022a, cap. 2.5) diventa insuperabile se vengono a mancare due mosse essenziali: distinguere, scegliere – in un campo e nell'altro – i paradigmi più pertinenti, in un quadro variegato di posizioni spesso incommensurabili, eclettiche, confuse; esplorare i nessi e gli effetti potenziali delle interazioni necessarie fra le rispettive visioni. Il bilancio rischia di risultare inconcludente anche dal lato del *design*, che vorrebbe rappresentare l'innovazione – o il rilancio – indispensabile di una tradizione fondamentale, che è stata colpevolmente trascurata. Infatti, Matthew Carmona (Bartlett, 2014) deve constatare amaramente che anche l'*urban design*, nonostante tanti sforzi generosi, resta una «mongrel discipline» (sorte comune all'area del *planning*, che appare sempre disordinata e incompiuta). Jonathan Barnett (University of Pennsylvania, 2014), giunge al punto di raccomandare: «do not define urban design too narrowly». Conviene accettare una certa vaghezza e approssimazione del discorso, per poter coltivare tutte le opportunità emergenti (ma l'autore, soggettivamente, prende le distanze dal progetto moderno e dalle nostalgie neo-traditionaliste, confidando nella svolta “verde” e in una visione sistemica: Barnett, 2016). Resta il rischio, dopo mezzo secolo di approcci e di esperimenti poco soddisfacenti, di dover intonare il requiem: come accade all'incontentabile Alexander Cuthbert (University of the New South Wales, Sydney, 2007), che già allora consigliava di proclamare la fine della presunta nuova disciplina (giudizio condiviso da Michael Sorkin, City College, New York, 2009). Nei primi anni 2000, invece, si sono moltiplicate le riflessioni collettive sul tema. La forma più comune è stato il *Reading* a molte voci, tese a esplorare le innumerevoli dimensioni potenziali del campo teorico e pratico in discussione, che mettono in gioco questioni di ogni genere: fisico, morfologico, estetico, funzionale, ambientale, sociale, economico, politico (Cuthbert, 2003; Carmona, Tiesdell, 2007; Krieger, Saunders, 2009; Banerjee, Loukaitou-Sideris, 2011). Il paradosso è che, mentre continuava a crescere il complesso

delle relazioni degne di interesse, sempre vago e incerto rimaneva il nucleo identitario dell'area disciplinare che si intendeva istituire: destinato, all'apparenza, a uno stato permanente di «elusiveness», che sembrava impossibile superare (Richard Marshall, Harvard, in Krieger, Saunders, citato, cap. 4). Non resta che constatare l'irriducibile pluralità dei fattori, agenti e processi della progettazione urbana, che sfugge a qualunque pretesa di visione intenzionale e controllo unitario (Brent Ryan, MIT, 2017)?

La terza e ultima considerazione riguarda appunto gli esiti possibili di qualche istanza di rigenerazione del campo. Sulla base di una vasta documentazione, a me pare di poter individuare tre prospettive emergenti nel lungo periodo (in particolare dal secondo dopoguerra). La prima afferma (se non il primato, almeno) la centralità del progetto urbano o di architettura urbana. Riprende dunque la vecchia idea di «città per parti» (Quaroni, 1967) e una concezione delle trasformazioni urbane che privilegia «luoghi cospicui» e azioni capaci di produrre effetti rilevanti, morfogenetici e transcalari (Secchi, 1989). Propositi eccellenti, ma un dubbio è legittimo: il corso delle esperienze non potrebbe spingere verso il primato della contingenza e della fattibilità? Con il rischio, al limite, che «anything goes» purché qualche effetto sia possibile? In un primo tempo, in verità, quella visione ha cercato di rispettare i temi e valori della «architettura della città». In seguito ha dovuto accettare l'ipotesi – non ovvia, anzi estranea alla cultura dell'urbanistica moderna – che «gouverner par projet» fosse il metodo più opportuno ed efficace per gestire le grandi trasformazioni urbane (Pinson, 2009). È un dato di fatto: ogni progetto importante mette in gioco una dimensione politico-amministrativa complessa. Questo significa che anche il *design* ha bisogno di «policy tools»; anzi è la pratica stessa della progettazione urbana che si viene a configurare come una «public policy», come Jonathan Barnett aveva intuito, fin dal 1974. Oggi, però, le migliori intenzioni sembrano essere diventate un ricordo sbiadito. Il discorso nel merito diventa sempre più raro o rituale, rispetto ai temi del progetto urbano come alle questioni emergenti di strategie e politiche (anche le forme della comunicazione diventano più generiche e banali). L'approdo rischia di essere davvero la contingenza assoluta, che di solito vede prevalere gli interessi di mercato più forti e intraprendenti.

Un'altra linea di esperienze, radicalmente diversa, ha voluto affrontare invece il tema della contaminazione possibile fra le culture del *planning* e del *design*, per puntare a una rigenerazione, più attuale e pertinente, degli strumenti di pianificazione. Le testimonianze (che ho già richiamato nel paragrafo precedente) sono numerose e autorevoli: Carmona e Punter in Gran Bretagna. Busquets e Bohigas in Spagna; Nuno Portas in Portogallo; Huet e Devillers in Francia; Gregotti e Secchi in Italia. Il movimento sembra essere stato più solido e diffuso in Gran Bretagna; più legato a figure emergenti altrove. In ogni caso, la tendenza si è sostanzialmente esaurita nell'arco di 20-30 anni. Oggi resta soltanto una debole eco. Carmona (2018) sostiene che la lunga stagione di innovazione e sperimentazione ha consentito comunque progressi significativi nella qualità della progettazione urbana corrente. Tuttavia, un dato sembra evidente: gli esperimenti più ambiziosi di reinterpretazione progettuale e integrata degli strumenti di piano non hanno lasciato tracce sensibili in Gran Bretagna (alcune innovazioni istituzionali sono state cancellate, senza esitazione, dai governi conservatori in carica dal 2010). In Italia, gli stessi Gregotti e Secchi, con una scelta autonoma e tempestiva, hanno deciso di mettere fine, già alle soglie dei 2000, alla stagione delle «nuove forme di piano». Il filone sembra destinato a esaurirsi per estenuazione; forse non è in grado di sopravvivere neppure come retorica influente.

Resta disponibile, invece, un vasto insieme di contributi concreti alla *everyday life* nelle città e comunità dei giorni nostri: come trattare spazi, forme e funzioni che presentano caratteri e dilemmi specifici, per rispondere a problemi quotidiani di comportamento e azione nell'ambiente urbano – che riguardano le strade, il traffico, i tipi edilizi, il verde, la pedonalità, i consumi urbani, lo svago e così via. Certo non sottovaluto l'importanza materiale di queste pratiche per la qualità della vita di

individui e comunità. Colpisce però lo slittamento radicale delle ambizioni e delle intenzioni (che non è neppure oggetto di una chiara auto-riflessione critica, peraltro). Non vi è più traccia delle aspirazioni palingenetiche del grande progetto urbano o delle nuove forme di piano *design-oriented*. La posta principale è garantire localmente risposte soddisfacenti ad alcune funzioni essenziali dell'abitare: secondo una prospettiva «comportamentistica», che non mette più in gioco un'idea di futuro, tanto meno di emancipazione o di progresso, ma volge lo sguardo, innanzi tutto, al locale, al quotidiano, al presente, secondo i bisogni, le percezioni, le azioni dei soggetti implicati. Non sottovaluto il realismo, il pragmatismo di questo orientamento, che dovrebbe assicurare quantomeno una famiglia di benefici: specifici, concreti, tempestivi. Non è possibile però ignorare lo scarto rispetto alle pretese di un passato non lontano. Questo ridimensionamento deve essere considerato definitivo?

3. Tre riviste

Per costruire e discutere queste ipotesi, ho svolto un'indagine sistematica sulle tre principali riviste di *urban design* oggi disponibili: *Journal of Urban Design* (dal 1996); *Urban Design International* (dal 1996); *Journal of Urbanism* (dal 2008). L'orizzonte temporale copre dunque gli ultimi 30 anni: probabilmente il periodo chiave, perché i più importanti programmi di rilancio del settore sono maturati soltanto nell'ultima fase del Novecento, e hanno trovato uno spazio di sperimentazione adeguato nei decenni successivi (il tempo trascorso consente ormai di esprimere qualche giudizio documentato). Vediamo i caratteri salienti dei tre progetti editoriali.

3.1 *Journal of Urban Design (JUD)*

Il progetto della rivista è nato negli ambienti della Bartlett School, in una fase (la metà degli anni '90) nella quale andava crescendo l'interesse e l'influenza potenziale dei temi dell'*urban design* nel mondo britannico. Il testo di apertura (affidato all'editore responsabile, Taner Oc della Bartlett, insieme a Steve Tiesdell, di Aberdeen, che con la scuola londinese ha cooperato: Carmona e Tiesdell, 2007) celebrava il «re-emergent urban design» (1-1, 1996), come un campo di interessi e di pratiche situato al crocevia fra architettura, *planning* e altre discipline del territorio, che ormai disponeva di un repertorio notevole di approcci e tradizioni. Secondo gli autori, l'area poteva legittimamente aspirare allo statuto di «disciplina». Nel corso del tempo aveva saputo affrontare temi sempre più complessi – dalle concezioni formali ed estetiche delle origini fino alle sfide del *public realm* e del *place-making* – con un'attenzione crescente per le matrici culturali e sociali dei comportamenti urbani, oltre che per le condizioni materiali. Un programma ambizioso, una visione assertiva, che concedevano poco spazio ai dubbi.

I primi numeri della rivista hanno offerto una rappresentazione esauriente delle posizioni disciplinari allora più avanzate, quanto meno nel mondo britannico e nordamericano: con i contributi autorevoli, da un lato, di Matthew Carmona (Bartlett), John Punter (Cardiff), Peter Larkham e John Pendlebury (Birmingham), Nigel Taylor (Bristol); dall'altro lato dell'oceano, Michael Southworth (Berkeley), Jon Lang (New South Wales, Sydney), Anastasia Loukaitou-Sideris (UCLA, Los Angeles), Ann Forsyth (Arizona State University, poi Harvard), Mark Childs (New Mexico). Il quadro d'insieme risulta altamente significativo e il riconoscimento trova conferme nel corso del tempo. Infatti, le figure più prestigiose del campo sono entrate a far parte del progetto editoriale. Da tempo, Southworth e Carmona hanno assunto il ruolo di *associate editors* per i rispettivi continenti. L'*International Advisory Board* comprende attualmente più di 50 membri, fra i quali (oltre agli studiosi già citati): T. Banerjee, J. Barnett, D. Brand, E. Ben-Joseph, A. Cuthbert, K. Dovey, N. Ellin, R. Freestone, A. Madanipour, V. Mehta, M. Roberts, B. Ryan, F. Steiner, Q. Stevens, E. Talen, T. Townshend, S. Wheeler, J. White (sono poche le voci autorevoli che

mancono all'appello; si noti che sono presenti alcuni esponenti del mondo del *planning*). La lista ci segnala anche gli autori più attivi: nell'arco dei 28 anni, Carmona, Southworth, Talen, Lang e Forsyth hanno pubblicato su JUD, ciascuno, una decina di contributi originali; sono numerosi i membri del *Board* fra coloro – una ventina – che hanno pubblicato fra 5 e 10 articoli (tutte le altre voci – la grande maggioranza – sono più sporadiche). La rivista non ha mai voluto esprimere una linea culturale tramite l'intervento diretto della direzione, ma si è sempre affidata alla sostanza, attualità, lungimiranza dei contributi pubblicati, che si sono moltiplicati nel corso del tempo per effetto di un'offerta crescente. Infatti, è sensibilmente aumentato il numero delle *issues* pubblicate in un anno (3 fino al 2008, 4 fino al 2013, 5 fino al 2015, 6 dall'anno successivo). La crescita è dunque indiscutibile in termini quantitativi: si tratta, nel momento in cui scrivo, di 106 densi numeri, con la pubblicazione di più di 800 contributi.

Possiamo ritrovare un editoriale (affidato ancora a Taner Oc, dopo la scomparsa prematura di Tiesdell) solo nel 2020, nell'occasione del venticinquesimo anniversario della rivista. Il testo in verità è deludente perché si limita a replicare passi salienti dell'editoriale delle origini: senza alcun giudizio (l'omissione è davvero sorprendente) sull'evoluzione delle esperienze in un arco di tempo così lungo, e neppure sulle nuove prospettive. Tuttavia, la ricorrenza è stata l'occasione per riaprire un confronto fra voci autorevoli, che bene hanno rappresentato le difficoltà di un'intera area culturale e professionale (*special issue*, 25-1, 2020). Le critiche di Cuthbert sono come sempre radicali: inadeguata è la teoria, che dovrebbe affrontare questioni ben più complesse di quelle meramente fisiche. Lang condivide il giudizio sulla scarsa utilità della riflessione accademica. Chi ribadisce la rilevanza delle sfide («the art of shaping cities and their public realm by producing liveable urban space») deve ammettere limiti di capacità tecnica e innovazione politica, con particolare riferimento alle domande di inclusione, partecipazione, integrazione (Gospodini, Loukaitou-Sideris, Kunzmann). Più originale e incisivo mi sembra il contributo di Kim Dovey (Melbourne): *urban design* non è una disciplina, ma solo un campo di ricerca e di pratiche, che nel corso del tempo ha visto emergere temi e approcci nuovi. Questi riguardano l'analisi, cura e generazione di luoghi, ma soprattutto le dimensioni del *tattico*, del *temporaneo*, dell'*informale* (anche se la consapevolezza di questa svolta non sembra ancora un dato accettato e condiviso). Come si è giunti a una situazione – di stallo, se non di rottura – che appare oggettivamente deludente rispetto alle ambizioni e aspettative delle origini?

La rivista offre spazi ampi di riflessione e orientamento. Più della metà dei contributi tende a ragionare concettualmente su natura, senso, scopi e pratiche del campo disciplinare e professionale in discussione. Gli altri testi sono dedicati a studi di casi, che seguono un formato rigoroso e accurato, che ormai è diventato un carattere stilistico della rivista. Tuttavia, resta incerta la possibilità di generalizzare i risultati delle indagini locali; spesso le conclusioni possono sembrare scontate o meramente esortative. Pertanto, è dai contributi con finalità teoriche e metodologiche che dovrebbe emergere il nucleo identitario della rivista. Più di un centinaio di testi (circa 1 su 8, con una frequenza che non varia sensibilmente nel tempo) è dedicato esplicitamente all'enigma *urban design*. Discutendo il libro di Grahame Shane (Columbia), *Urban design since 1945* (2011), Michael Hebbert (Manchester) ha osservato (17-2, 2012): l'autore ci offre un vasto quadro di osservazioni, ma adotta categorie analitiche e uno stile argomentativo piuttosto inconsueti; avrebbe fatto meglio a seguire le tracce consolidate della riflessione disciplinare, che questa rivista ampiamente documenta. In verità, il quadro di riferimento che JUD mette a disposizione del lettore risulta non solo plurale, ma piuttosto disordinato e confuso; dovrei dire incoerente. La rivista propone alcune voci critiche: non numerose, ma tendenzialmente distruttive. Perché l'*urban design* non sembra in grado di affrontare i temi e problemi cruciali, che non sono morfologici e fisici (Cuthbert, 6-3, 2001, e 15-3, 2010; Inam, 7-1, 2002). Spesso appare succube – mero strumento – della cultura e degli interessi neo-liberisti (Boano e Talocci, 19-5, 2014). Più moderate sono le obiezioni di Hooman Foroughmand (Bartlett), che si limita a denunciare

l'incertezza culturale e strategica dell'area (22-5, 2017; 23-5, 2018). Incertezza che sembra confermata dalla grande varietà dei tipi di pratiche (Lang, 1-1, 1996) e dei ruoli professionali che possono essere associati all'area disciplinare (Schurch, 4-1, 1999; Madanipour, 11-2, 2006; Childs, 15-1, 2010). Mentre restano indeterminati i principi fondativi della (presunta) disciplina, sempre in bilico fra arte e scienza (Taylor, 4-2, 1999; *special issue*, 21-4, 2016); ma anche incapace di scegliere le forme di conoscenza più pertinenti: la ricerca si disperde fra una varietà di rami, divergenti o incommensurabili (Forsyth, 12-3, 2007; Biddulph, 17-1, 2012; Cortesao, 25-3, 2020, e 27-6, 2022). Il punto fermo, fin dai primi numeri, è la natura «incrementale, adattiva, flessibile» delle pratiche di *urban design* (Hall, 2-3, 1997; Friedman, *ivi*; Sancar, 6-1, 2001). Il dato può sorprendere, ma il giudizio è confermato nel corso del tempo (Fahrat, 26-1, 2021; Coppens, 26-6, 2021). Carmona ha provato a legittimare questi requisiti (19-1, 2014). La sfida decisiva sarebbe il *place-shaping*, come processo di azioni e interazioni che si sviluppa nel tempo, se esistono le condizioni e capacità necessarie, e risulta decisivo per la creazione di un luogo, rispetto al puro progetto. La visione non deve essere confusa con le banali procedure metodiche del *planning* razionalista: si tratta di un complesso di pratiche, multidimensionali, co-evolutive, segnate da importanti effetti emergenti. Peraltro, non sono mancate le obiezioni al primato eventuale del *processo*: non è possibile sottovalutare le responsabilità progettuali (Lang, 19-1, 2014), né la guida indispensabile dei buoni principi di *design* (che Cliff Ellis, South Carolina, faziosamente ascrive al *new urbanism*: *ivi*). Il discorso sembra dunque destinato a ripetere, ciclicamente, dilemmi ormai noti, evidentemente insuperati. Lo stato di incertezza sembra cronico, anche rispetto a quelli che dovrebbero essere i cardini del progetto culturale. Voci autorevoli si sono ormai schierate a favore di una concezione *behavioral, informal* delle pratiche disciplinari (Southworth, 17-4, 2012, e 21-5, 2016; Loukaitou-Sideris, 21-5, 2016), ma nostalgia o velleità più tradizionali non sono svanite.

Urban form e design control sono temi evidentemente correlati, il cui interesse dovrebbe essere scontato, ma non risulta vasto e continuo come si potrebbe supporre (come ordine di grandezza, si tratta di 1 articolo su 20, per ciascuno dei due filoni). I contributi di analisi morfologica consistono per lo più nell'osservazione empirica delle tendenze evolutive di forme e tessuti insediativi, con un'attenzione prevalente per il layout urbano e il disegno dei blocchi edilizi piuttosto che per la forma complessiva degli insediamenti (tanto meno a grande scala). Sporadici sono i contributi teorici: ricordo rari esercizi di «space syntax» (a cura di Kayan Karimi, 23-1, 2018); un paio di contributi astratti di «analisi dei sistemi complessi» (Salingaros, 4-1, 1999; 5-3, 2000); un richiamo occasionale al metodo tipo-morfologico di Caniggia (Sanders, 21-2, 2016). L'impatto di queste teorie nel contesto è assolutamente marginale: non emergono relazioni significative fra i quadri concettuali e il lavoro progettuale. Anzi, la cultura del *design* può esprimere il suo disagio per il ritardo degli studi morfologici rispetto alla realtà sempre più diffusa dello sviluppo *informale* degli insediamenti (Pojani, 23-1, 2018).

La questione della *regolazione*, invece, è stata fondamentale alle origini, ma ha perso forza ed evidenza negli anni successivi. L'impronta era autorevole e promettente. Carmona e Punter hanno dato contributi di grande rilievo alle sfide emergenti dei primi anni '90: verso norme e piani *design-oriented* (Carmona, 1-1, 1-2, 1996; 3-2, 3-3, 1998); verso buone pratiche di *design review* (Punter, 1-1, 1996; 8-2, 2003; 12-2, 2007). Nel corso del tempo, però, sono mancati sviluppi sostanziali. La rivista continua a concedere spazio a sistemi di regole tradizionali. I programmi originali della prima fase non hanno potuto contare su contributi veramente nuovi e significativi. Gli esperimenti più sofisticati di «piani disegnati» sembrano ormai senza futuro (Tiesdell, 12-3, 2009; Hu, 18-4, 2013; Linovski, 23-2, 2018). Qualche prospettiva resta aperta per l'approccio più agile della *design review* (Punter, 24-3, 2019; White, *ivi*; Carmona 24-4, 2019). Il dato emergente è l'influenza sempre più esplicita e diffusa dei principi di semplificazione, flessibilità, discrezionalità (Ben-Joseph, 9-1, 2004; Fahrat, 17-3, 2012; Garde, 22-6, 2017). Governarli è questione di politica più che di progettazione o pianificazione. Infatti, Carmona da qualche anno ha rilanciato il tema della

design governance (21-6, 2016; 22-1, 2017), senza trovare però molte convergenze (Barnett, per esempio, ha espresso qualche perplessità: 22-1, 2017).

Nel corso del tempo è cresciuto l'interesse per alcuni altri temi (la cui frequenza è dell'ordine di 1 contributo su 10, o poco meno): i principali sono *urbanism*, *public space*, *neighborhood*. La centralità del primo tema non desta sorpresa. Colpisce però la varietà delle posizioni in gioco e la debolezza dei tentativi di ordinamento concettuale della materia. Al riguardo, i contributi sono rari (Schwarzer, 5-2, 2000; Ryan, 18-2, 2013; Pojani, 20-5, 2015); l'obiettivo principale sembra essere prendere le distanze dalla tradizione moderna, mentre la direzione del cambiamento rimane incerta e poco discussa. Le dimensioni architettoniche del problema sono sorprendentemente trascurate, salvo qualche cenno alla deriva post-moderna (ancora «learning from Las Vegas»: Barnett, 24-3, 2019), e all'impatto del «transnational urbanism», con le sue icone d'autore (*special issue*, 23-2, 2018). Altri, invece, sono i filoni più consistenti. I temi della *sostenibilità* sono al centro di contributi numerosi, ma francamente non memorabili: non emergono ipotesi e conclusioni originali (lo stesso giudizio vale per i testi, molto più rari e recenti, dedicati ai temi della resilienza e della salute urbana). Trova spazi significativi il filone del *new urbanism*. La narrazione è generalmente ortodossa, affidata alla voce stessa dei protagonisti (Duany; Talen; Ellis: 7-3, 2002) oppure a osservatori benevoli (Garde, 11-1, 2006; Xu, 22-6, 2017; Novak, 24-3, 2019). L'unica voce critica che ho rilevato è quella di Wheeler e Craig (University of California), che mettono in discussione la validità dell'approccio per la città postmoderna (16-2, 2011). Poco fertile risulta il confronto con le vicende britanniche degli *urban villages* (Owen, 3-3, 1998; Biddulph, 5-1, 2000) e della *urban renaissance* (Tiesdell, 7-2, 2002): in effetti, sostanziali sono le differenze di contesto e di programma. Memorabile, invece, è lo scontro (*special issue*, 20-3, 2015) fra i sostenitori del *new* o del *landscape urbanism*, riflesso evidente di una forte rivalità professionale. L'intento non era trovare una base comune (nonostante le buone intenzioni del curatore, Matthew Heins, Boston), ma denunciare la debolezza della controparte. Il lettore può provare imbarazzo di fronte alla asprezza e intolleranza delle argomentazioni, che forse restano vane. Infatti in quella sede, sia Robert Fishman (Michigan), sia Karl Kullmann (Berkeley) hanno osservato che un dato accomuna i due movimenti: l'insuccesso evidente rispetto alle ambizioni e alle attese! La tendenza che emerge è l'attenzione crescente, nell'ultimo decennio, verso i temi del *tactical, temporary urbanism*. L'orientamento incrementale-adattivo già palese negli anni '90 trova una consacrazione di fatto: i riferimenti si moltiplicano (Dovey, 19-2, 2014; Mallo *et al.*, 19-4, 2014; Campo, 21-3, 2016; Kamvasimou, *ivi*; Lastra e Pojani, 23-5, 2018; Mikadze, 25-6, 2020; Berglund, 26-5, 2021). Manca ancora, però, una interpretazione e valutazione convincente della mutazione in atto: deve essere intesa come una variante tecnico-professionale che risponde a esigenze pratiche, forse opportunistiche (anche Duany legittima oggi il «*tactical, lean urbanism*»: Douglas, 2018; Kelbaugh in Arefi e Kickert, 2019), oppure come il sintomo ormai maturo di un cambio radicale di paradigma?

Public space è un altro tema classico che si riproduce nel tempo con frequenza. Anche in questo caso, l'inquadramento concettuale non sembra essere una priorità. Bisogna attendere fino al 2010 (Carmona, 15-1, 15-2) per trovare una tassonomia degli spazi pubblici (contributo utile, ma in seguito poco approfondito) e un'analisi sistematica dei loro requisiti (Schmidt e Nemeth, 15-4), che sarà sviluppata dalle riflessioni sulla qualità urbana (par. 4.8). L'interesse prevalente è stato rivolto, a lungo, a diversi tipi di spazi materiali – strade, parchi, *open spaces* (eventualmente marginali o abbandonati: Loukaitou-Sideris, 1-1, 1996; Madanipour, 9-2, 2004, e 13-3, 2008) – piuttosto che all'intera trama pubblica. In seguito, lo sguardo gradualmente si è spostato dai caratteri fisici all'interazione sociale nello spazio (fondamentali sono stati i contributi di Michael Southworth: 17-4, 2012; 19-1, 2014; 21-5, 2016). Continua a mancare però un vero discorso sulla sfera pubblica, mentre è disponibile soltanto qualche debole traccia di riflessioni sull'identità locale (Roberts, 2-1, 1997; Larco, 15-2, 2010; Rofé, 16-3, 2011). Più consistente (rispetto alle attese e forse alle necessità) è la cura dei problemi *gestionali*. Diventa una questione di punta l'uso pubblico di spazi di proprietà privata: una tendenza che suscita preoccupazioni, per ragioni evidenti, ma che la

letteratura generalmente assolve, perché i benefici potenziali possono superare i rischi (De Magalhães e Freire Trigo, 22-6, 2017; Huang *et al.*, 23-4, 2018; Lee e Scholten, 27-5, 2022). La rivista propone dunque un approccio al tema molto concreto: non si discutono i grandi principi dello spazio pubblico (come *sfera pubblica* o *bene comune*), ma solo alcune pratiche ordinarie di disegno, gestione, uso.

Neighborhood è l'ultimo tema che per la rivista merita grande attenzione. Il dato non era scontato. La realtà mostra un'impressionante varietà di situazioni insediative che richiederebbero analisi, cure e innovazioni. JUD (ma anche le altre due riviste, come vedremo) affronta quasi esclusivamente la realtà *suburbana* (fin da Southworth e Parthasarathy, 1-3, 1996; 2-1, 1997). Si tratta di un complesso di temi, che la rivista segue senza pregiudizi ideologici (non prevale quella narrazione a tesi che il *new urbanism* sembra prediligere). Il filo comune è il rapporto con tradizioni radicate, che devono essere ripensate nel presente, ma suscitano ancora un interesse partecipe e diffuso. Pertanto, è utile riflettere sull'evoluzione dell'idea di quartiere nel lungo periodo (Brody, 18-3, 2013); rivalutare i modelli classici americani, dall'unità di vicinato di Perry al progetto esemplare di Radburn (Lee e Stabin-Nesmith, 6-2, 2001; Forsyth e Crewe, 14-4, 2009; Karimi, 18-1, 2013); discutere in Europa l'eredità della città giardino, la stagione delle *new towns* (Edwards, 6-1, 2001), le politiche successive di rigenerazione urbana (Spaans, 9-3, 2004; Jansen, 22-2, 2017); inquadrare, rispetto a quello sfondo, i progetti emergenti del *new urbanism* (Talen, 8-3, 2003, e 11-1, 2006; Kim, 12-2, 2007), che pretendono di risolvere una varietà di problemi; fare chiarezza sulle ambivalenze (fra comunità e mercato) della *gated community*, che diventano più gravi quando il modello è esportato in altri continenti (Charmes, 17-3, 2012; diversi contributi – Miao; Irazabal; Lara – discutono casi-studio tratti dalla Cina o dal Brasile). Il quadro che si configura è ampio ed esauriente, nei limiti del contesto selezionato. Peccato che un lavoro analogo di indagine e riflessione non sia in corso su altre forme insediative, altrettanto o più problematiche, certamente più complesse.

L'orientamento al quartiere comporta invece, come corollario, un impegno consistente di analisi sul tema della *walkability*: i contributi, un tempo marginali, si sono moltiplicati nell'ultimo decennio, fino a raggiungere la soglia notevole di 1 su 20. Sono disponibili quadri concettuali utili per ordinare la materia (il più convincente: Forsyth e Southworth, 13-1, 2008); indagini mirate sui fattori di contesto e sulle percezioni soggettive che possono favorire la mobilità pedonale (per esempio, Schneider 20-2, 2015; Johansson, 21-2, 2016; Brookfield, 22-1, 2017; Macdonald, 23-1, 2018); tentativi sistematici di quantificazione del fenomeno, grazie all'invenzione di opportuni «walk scores» (per esempio, Lee e Forsyth, 19-3, 2014). L'insieme dei contributi conferma l'interesse concreto per l'*everyday practice*, in una forma specifica, oggettivamente parziale, ma non priva di utilità. Forse sorprende l'ampiezza dell'impegno, che non dovrebbe distogliere da responsabilità più pesanti, che invece continuano a essere eluse.

Il discorso sulla *urban quality* è meno sviluppato rispetto ai temi forti (si tratta, comunque, di 1 testo su 20, all'incirca), ma suscita dubbi simili a quelli già anticipati. Potrebbe evocare questioni cruciali sia per la progettazione, sia per le esperienze di vita. Tuttavia, una parte non marginale dei contributi si preoccupa non di approfondire le indagini, ma di giustificarne il valore e l'interesse: non solo etico o estetico, ma anche di mercato (Rowley, 3-1, 1998; Carmona, 7-2, 2002, e 24-1, 2019; Tiesdell, 9-1, 2004). La qualità dovrebbe essere, dunque, un requisito ambito da tutti: cittadini, amministratori, tecnici, *developers*. Le interpretazioni, però, possono divergere. Lasciando da parte l'uso strumentale della questione, con pure finalità di *branding* e valorizzazione di mercato, si aprono due vie. La più frequentata consiste nella formulazione di qualche schema concettuale di buone raccomandazioni, nel solco tracciato da Kevin Lynch. I contributi si moltiplicano; si tratta spesso di variazioni minori sul tema, con un modesto contenuto innovativo (John Montgomery, 3-1, 1998; Chapman e Larkham, 4-2, 1999; Ewing e Handy, 14-1, 2009;

Taylor, 14-2, 2009; Varna e Tiesdell, 15-4, 2010). L'alternativa consiste nel riconoscere che la qualità deve essere esperita. Solo la prova dell'esperienza, tramite le pratiche ordinarie, consente di verificare il senso e l'impatto di uno schema concettuale o di un progetto sulla carta virtuosi. Nonostante l'influenza crescente dell'*everyday urbanism*, la rivista esita a intraprendere questa via: in molti casi sembra accontentarsi delle buone raccomandazioni (fra le eccezioni, de Vasconcellos, 9-1, 2004; Southworth, 10-2, 2005; John Montgomery, 13-2, 2008; Mehta, 14-1, 2009, e 19-1, 2014).

Un settore particolare che solleva questioni di qualità è l'*heritage urbano*. Il tema suscita un certo interesse (anche in questo caso, 1 contributo su 20, circa), ma viene a mutare l'orientamento nel tempo. Era ancora essenzialmente normativo negli anni '90, con lo scopo primario di disciplinare la conservazione; gradualmente si è spostato verso le politiche attive di rigenerazione, dapprima di iniziativa pubblica, poi alla ricerca di partnership private. In una prima fase, l'interpretazione del tema è stata affidata alla cultura britannica della *built heritage preservation* (Larkham, 1-3, 1996; Pendlebury, 2-3, 1997; 4-3, 1999; 10-2, 2005); più rari i riferimenti alle stesse questioni negli Stati Uniti (Galen Newman, 19-5, 2014). Quando l'attenzione è stata rivolta verso le politiche e i progetti di rigenerazione, il contributo delle discipline della conservazione è diventato più marginale (fra le poche eccezioni, Pendlebury, 22-4, 2017). Un tema resta sorprendentemente in secondo piano: di quali contesti si tratta? Il dilemma è fra la selezione di ambiti di chiaro valore storico e culturale (l'oggetto originario) e un'estensione del campo, verso l'*everyday heritage*. Se questa scelta dovesse prevalere, sarebbe consolidata la tendenza che ho già segnalato secondo altre prospettive. Nel caso, la svolta è appena abbozzata: i contributi in questo senso sono poco numerosi e ancora occasionali (Mosler, 24-5, 2019).

L'ultimo tema emergente (con una frequenza dello stesso ordine) è il *place-making* che, agli esordi della rivista, rappresentava un traguardo dichiarato e una meta possibile. Contrariamente alle attese, gli sviluppi non sono stati significativi. I contributi sono diventati meno frequenti nel corso del tempo, senza mai superare la soglia della raccomandazione o dell'esercizio metodologico. Dovrebbe valere quanto detto sulla qualità urbana: è l'esperienza di vita che conta per generare dei luoghi autentici. Purtroppo, sono pochi i contributi (per esempio, Jiven e Larkham, 8-1, 2003; Knox, 10-1, 2005; Santos Cruz, 23-6, 2018) che provano a sviluppare questo nodo determinante, anche solo in linea di principio. La maggior parte dei testi propone risultati poco innovativi: rassegne sui concetti in gioco (Arefi, 4-2, 1999; Aravot, 7-2, 2002; Abusaada e Elshater, 26-3, 2021); metodologie di indagine (Sepe, 14-4, 2009); linee di progetto di spazi aperti o di arredo urbano (in casi specifici) oppure mere esortazioni (Roberts, 4-1, 1999; Ryan, 9-3, 2004). La conseguenza è che il discorso sul *place-making* di JUD resta debole e inconcludente.

Sono questi, a mio avviso, i principali temi emergenti nel corso dei 28 anni della rivista (ogni altra questione è trattata in modi più sporadici e frammentari). L'impronta culturale è chiara: riflette le concezioni dell'*urban design* più influenti, nel periodo, nel mondo americano e britannico. Le aperture internazionali restano secondarie e contingenti; il tema in discussione si riduce spesso all'impatto (generalmente problematico) di quelle visioni su mondi profondamente diversi. Non mancano i problemi, però, anche per il filone principale. Come prima, sintetica conclusione, la mia impressione è che il progetto editoriale originario sia rimasto sostanzialmente incompiuto, fra omissioni, compromessi e revisioni. Dal *design control* all'*everyday urbanism*: la sequenza delle pagine mostra le tracce di una mutazione in corso, che accade, ma non viene veramente discussa e legittimata. Questo limite mi preoccupa più del cambio di rotta.

3.2 Urban Design International (UDI)

La rivista è stata lanciata nello stesso anno della precedente (1996), ancora in un ambiente britannico (in questo caso la Oxford Brookes University, per iniziativa di Richard Hayward e Sue McGlynn). Le ragioni della simultaneità dei due progetti non sono evidenti: i promotori non si sono preoccupati di chiarire le differenze e tanto meno di aprire una franca competizione. Spetta al lettore farsi un'idea dei caratteri peculiari e del valore aggiunto dei rispettivi contributi. Il primo editoriale dei responsabili (1-1, 1996) conferma un'esigenza culturale e professionale piuttosto diffusa: ritrovare e legittimare un nuovo spazio istituzionale, fra i mondi dell'architettura e del *planning*; spazio che appare carente, ma indispensabile secondo gli autori. La prospettiva peculiare (rispetto al progetto JUD) sarebbe la cura prioritaria per i temi della *sostenibilità* (la sfida emergente nei primi anni '90), l'orizzonte *internazionale* e, soprattutto, la ricerca assidua di maggiore dialogo e cooperazione fra *accademia e professione* (infatti, numerosi sono i contributi firmati da *practitioners*). In seguito, un editoriale ha aperto regolarmente ogni numero, sempre affidato ai responsabili della rivista che (a differenza di JUD) sono cambiati più volte nel corso del tempo. Possiamo distinguere tre fasi. Quella originaria si estende dal 1996 al 2006 (incluso), sotto la guida di Hayward e McGlynn. È seguito un periodo di instabilità di alcuni anni, nel corso dei quali la direzione della rivista è cambiata più volte (Mike Biddulph, Cardiff; Maliene e Pitt, Liverpool; Sam Griffith, Bartlett). Dal 2014 la guida è stata affidata a Mahyar Arefi (di origine iraniana, ora docente a Cincinnati), con l'ausilio, per molte *issues*, di Noha Nasser (Kingston, UK) e poi la direzione congiunta di Patricia Aelbrecht (Cardiff). Il comitato editoriale è sempre stato prestigioso. Comprende personaggi autorevoli, in parte presenti anche in altri progetti del settore, come Carmona, Larkham, Loukaitou-Sideris, Talen, Dovey e Stevens (protagonisti di JUD), ai quali si aggiungono altre figure di rilievo: M. Biddulph (Cardiff), G. Butina Watson (Oxford Brookes), B. Case Scheer (Utah), J. Gehl (professionista danese di grande fama), T. Haas (KTH, Stockholm), M. Neuman (New South Wales, Sydney), I. Samuels (Birmingham), C. Xue (Hong Kong), e pochi altri. Forse la partecipazione al *Board* diventa un atto di rappresentanza più che un impegno culturale effettivo. Un indizio: il contributo di questi soggetti come autori della rivista non è molto significativo (a differenza del caso JUD). Nell'arco dei 28 anni, solo Biddulph ha pubblicato più di 10 articoli; fra 4 e 6 sono stati i contributi di Xue, Larkham, Karimi, Sepe (fra gli autori già citati), insieme a Bill Hillier (Bartlett), Karina Landman (Pretoria), Michael Mehaffy (Sustasis Foundation, Portland); prevalgono largamente i contributi occasionali. È anche difficile sostenere che, nel corso del tempo, la direzione della rivista abbia espresso un chiaro progetto culturale, tramite la sequenza degli editoriali. I testi di apertura, infatti, si limitano a richiamare brevemente una questione di interesse generale; poi offrono una rapida sintesi dei contenuti degli articoli pubblicati in quel numero della rivista, che con il tema evocato presentano nessi a volte opinabili. In sostanza, si tratta soltanto dell'anticipazione di un sommario della *issue* (qualche tentativo di approfondimento si trova soltanto negli editoriali di Griffith, la cui direzione però è stata breve). Come o forse più che nel caso di JUD, la rivista sembra nascere principalmente dall'offerta emergente di esperienze e riflessioni, che genera un flusso continuo e consistente (4 numeri ogni anno; in una decina di casi, nella prima fase, si è trattato di numeri doppi; nel momento in cui scrivo sono disponibili 100 *issues*, che nel complesso mettono a disposizione quasi 600 contributi). All'apparenza sembra superiore, rispetto a JUD, lo sforzo di costruire numeri monografici, ma in diversi casi la collezione dei contributi non risulta molto significativa. La cura delle tendenze internazionali è più evidente, come è logico attendere. Nelle prime fasi si trattava di iniziative ancora sporadiche; l'apertura internazionale diventa un carattere dominante nell'ultimo decennio, sotto la guida di Arefi, mentre progressivamente si riduce l'attenzione per i contesti occidentali più tradizionali. Tuttavia, l'orientamento culturale è ancora fortemente condizionato: il tema ricorrente è la reinterpretazione e l'impatto, in contesti differenti, di questioni e modelli che sono tipicamente occidentali. La geografia delle esplorazioni resta parziale, forse dettata da opportunità contingenti più che da scelte intenzionali. Spiccano i casi tratti da Cina, Brasile, Sud Africa; numeri monografici

sono dedicati a Australia, Balcani e mondo arabo; altri riferimenti sono più rari e occasionali. Sembra difficile sostenere che visioni veramente nuove siano emerse grazie alla apertura internazionale. In sostanza, i temi chiave che la rivista propone non differiscono significativamente dal caso JUD, se non per i pesi relativi e per alcune declinazioni preferenziali.

Nel merito, diminuisce il peso di temi fondamentali come *urban design* e *design control*. Non è solo una questione di numeri (nell'insieme, i due filoni rappresentano ancora il 15% circa dei testi), ma di originalità dei contributi e di impatto delle riflessioni. La rivista propone descrizioni e analisi per un repertorio di progetti urbani (ma le generalizzazioni sono difficili) e qualche riferimento a progetti di piano *design-oriented* (che diventano più rari e marginali nel corso del tempo). Debole e poco innovativa resta la discussione su natura e senso dell'attività: da intendere come arte (Bentley, 7-3&4, 2002) o come scienza (Stephen Marshall, 17-4, 2012; Çalişkan, *ivi*; Dovey e Pafka, 12-1, 2016)? La formazione deve puntare sul *learning by doing* o sulla potenza delle nuove tecnologie (*special issue*, 9-4, 2004)? I contributi teorici inediti si riducono a qualche dialogo: fra Mehaffy e Christopher Alexander (12-1, 2007); fra Biddulph e Cuthbert (12-4, 2007). Non c'è confronto con JUD.

Altrettanto debole è il discorso sul *design control*. Se, agli esordi, Carmona e Punter rilanciavano, in Gran Bretagna, l'idea dei «piani disegnati» (2-1, 1997), da New York Kwarter poteva ribattere che le regole devono essere «limitate e flessibili» (3-1&2, 1998). Se voci isolate (sotto l'influenza degli studi morfologici) sostenevano ancora la necessità di *form-based codes* (Gu, 19-2, 2014), sempre da New York si replicava che «le regole devono essere sempre negoziate» (Dahl, 21-1, 2017). Lo stesso Punter ha riconosciuto da tempo, sulla base di una vasta ricerca svolta in Europa (*special issue*, 4-1&2, 1999), che l'*aesthetic control* dovrebbe limitarsi a buone linee guida (non è questione di norme, ma di cultura condivisa). Sopravvive il tema della *design review*, fra qualche obiezione (Kumar e Varkki, 7-2, 2002) e autorevoli consensi (Paterson, 16-2, 2011; Kim e Forester, 17-3, 2012). Da molte esperienze (in Cina, per esempio, ma non solo) si può trarre un monito: l'*urban design* non dovrebbe limitarsi a produrre icone o mega-progetti, ma innanzi tutto buona amministrazione (Deng, 14-1, 2009).

Nella rivista (se non nella società) è cresciuta comunque l'attenzione per la dimensione *morfologica* dei problemi (più del 10% dei testi, fra 2 e 3 volte il dato di JUD). Il motivo principale – difficile da spiegare – è la vasta attenzione riservata alla metodologia «space syntax» (si veda il quadro aggiornato a cura della scuola di Delft: van Nes e Yamu, 2021); con diversi contributi diretti del suo ideatore, Bill Hillier (1-1, 1996; 4-3&4, 1999; 5-2, 2000; 7-3&4, 2002; 9-1, 2004) e una varietà di applicazioni (Hanson, 5-2, 2000; Hillier e Netto, 7-3&4, 2002; Karimi, 17-4, 2012; Ramzy, 21-1, 2016; Ye *et al.*, 22-1, 2017). Nel complesso, si tratta di contributi scolastici che non presentano caratteri ed esiti innovativi. Più limitati, se pur degni di nota, sono i riferimenti all'analisi «storico-morfologica» della scuola di Birmingham (Kropf, 1-3, 1996; Gu, 15-3, 2010; Birkhamshaw e Whitehand, 17-1, 2012) o alla sua versione portoghese (Oliveira e Pinho, 11-3&4, 2006). UDI si mostra dunque sensibile ad alcune correnti attuali degli studi morfologici, che assume come un prodotto compiuto e non modificabile; non sembra in grado di documentare, però, le ragioni specifiche dell'interesse e i contributi di qualità che tali esercizi dovrebbero offrire alla progettazione.

È cresciuta anche l'attenzione per il tema dello *spazio pubblico* (quasi il 10% dei testi). Ritroviamo questioni specifiche e note come il disegno di strade, di spazi aperti, in minore misura di parchi; ma anche un interesse crescente per la disponibilità pubblica o quasi-pubblica (sempre più attuale) di aree di proprietà privata. L'indicazione più significativa è lo slittamento tematico dalle dimensioni fisiche e tecniche dei problemi verso la sfera dell'interazione sociale. La svolta appare netta grazie a tre numeri monografici: il primo a cura di Tigran Haas e Michael Mehaffy, *The future of public*

space (24-4, 2019), con contributi di Carmona, Madanipour, Inam, Mehta e altri; il secondo coordinato da Karina Landman, *Inclusive public space* (25-3, 2020); il terzo da Mahyar Arefi, *Urban identity, perception, and urban design* (27-1, 2022). Neppure le pubblicazioni di UDI, però, sembrano disposte a riconoscere e a discutere le nuove responsabilità e le notevoli incognite di questo eventuale salto di paradigma.

La tendenza verso un cambiamento non banale è confermata dalle riflessioni sul vero tema forte della rivista: *urbanism* (interessa circa 1/4 dei testi). Il lettore non deve cercare un quadro esauriente della varietà delle posizioni in gioco. Il filone più influente (Murrain, 1-2, 1996; Morris e Kaufman, 3-4, 1998; Murrain, 7-3&4, 2002; Talen, 10-2, 2005) è, ancora e soltanto, il *new urbanism*. Forse pesa l'orientamento spontaneo dei professionisti: su UDI non si trova traccia degli intellettualismi del *landscape urbanism*. Tuttavia, l'inclinazione non è fideistica, ma pragmatica: non mancano osservazioni critiche (Robinson, 2-1, 1997; Robbins, 3-1&2, 1998) e qualche proposta di rinnovamento (Platwoski e Marshall, 19-3, 2014). In ogni caso, il corso delle esperienze rivela una mutazione in atto: continuano a crescere le istanze informali, tattiche, adattative; il bisogno di costruzione sociale del consenso e del progetto. Osservando gli ultimi numeri (*special issues*, 23-1, 2018; 24-2, 3 e 4, 2019; 25-1, 2 e 4, 2020; 26-1, 2 e 3, 2021), sembra assolutamente evidente la deriva (ormai irreversibile?) verso situazioni e prospettive di *everyday urbanism*.

Le altre voci emergenti da JUD mantengono qualche peso anche in questa sede (mentre ogni altro riferimento resta marginale). La rilevanza statistica del tema *neighborhood* è equivalente nelle due riviste (1 contributo su 10 circa). Diversa, però, è la geografia del fenomeno. Nonostante l'interesse evidente per le posizioni del *new urbanism*, UDI non sembra molto sensibile ai problemi del quartiere nordamericano e allo stile di vita conseguente (Forsyth, 19-4, 2014); prevale chiaramente l'influenza di alcuni modelli europei. Infatti, sono disponibili contributi interessanti – giustamente problematici – sui *villages* britannici (*special issue*, 8-1&2, 2003, a cura di Mike Biddulph); sul modello della *garden city* (Ward, 6-3&4, 2001; Falk, 22-1, 2017); sulle *new towns* francesi o inglesi (Spaans, 1-1, 1996; Williamson, 1-4, 1996; Frey, 5-1, 2000); sulle *gated communities*, che ormai rappresentano un modello di insediamento di interesse globale (*special issue*, 13-4, 2008, a cura di Karina Landman). Da ogni punto di vista traspare la crisi dei *modelli*: determinanti sono sempre i processi co-evolutivi reali nei contesti specifici. Si veda, per esempio, la radicale trasfigurazione – verso un progetto più permeabile e diversificato – dell'idea di *gated community* che, sulla carta, si vorrebbe realizzare in Cina (Xu e Yang, 13-4, 2008; 14-2, 2009).

Sensibilmente inferiore (pari a pochi punti percentuali per ciascuno) è la frequenza degli ulteriori temi selezionati – mi riferisco a *urban heritage*, *walkability*, *place-making*, *urban quality* – e non eccezionale la rilevanza delle riflessioni relative. Il patrimonio storico, in questa sede, non è oggetto di analisi specialistiche (né descrittive, né normative), ma viene preso in esame, nella maggior parte dei casi, rispetto alle domande e ai progetti di rigenerazione urbana (con le tensioni spesso conseguenti fra tradizione e nuovo intervento: tema ricorrente nei casi studio internazionali). Non mi pare che emergano contributi memorabili su questo versante; curiosamente, sono quasi tutti concentrati nei primi 10-15 anni della rivista; in seguito, l'attenzione sembra rapidamente declinare. Nel contempo, si sono moltiplicate, invece, le riflessioni sulla *walkability*: rarissime fino a 10-15 anni fa; poi via via più diffuse (con due *special issues* dedicate: 20-1, 2015; 28-1, 2023). A differenza di JUD (e, come vedremo, di JU), questi contributi solo in parte si preoccupano di studiare a fondo le condizioni del contesto, cioè i caratteri ambientali e insediativi, le percezioni e le preferenze dei soggetti, che possono favorire la diffusione di questo tipo di pratica. Non manca qualche importante riflessione-quadro (Forsyth, 20-1, 2015), ma l'interesse principale sembra essere la messa a punto delle metriche più opportune per quantificare e valutare il fenomeno (Al-Hagla, 14-3, 2009; Soon, 17-1, 2012; Stangl, *ivi*; Alhajaj e

Daghistani, 26-1, 2021): esercizi puntigliosi, forse un po' fuori misura rispetto alla linearità del problema.

Nel medesimo periodo, cioè negli ultimi 10 anni, la rivista ha dedicato un minimo spazio (in precedenza quasi trascurabile) anche all'idea di luogo e alle sfide del *place-making*. Nulla di nuovo rispetto ai quadri concettuali (Arefi, 9-3, 2004; Kalali, 20-3, 2015; Radfar, 21-1, 2016). Sulle prospettive d'azione, le riflessioni più interessanti (non ancora di senso comune) sono state formulate da Carmona (24-4, 2019) e Larkham (25-4, 2020). In sintesi, sarebbe necessario ripensare la questione in termini di *place-shaping*, perché solo le esperienze reali sono in grado, nel corso del tempo, di generare un luogo di senso e di vita condivisa. Anche se questa valutazione contraddice le aspirazioni o le pretese degli attori disciplinari e professionali che vantano la capacità tecnica di creare luoghi compiuti (l'esito può essere una proposta progettuale o solo un esercizio metodologico, come diversi contributi pubblicati su UDI da Marichela Sepe fra il 2013 e il 2021). Questa conclusione converge con gli esiti delle riflessioni sulla *qualità urbana*. La rivista, forse per la partecipazione diffusa dei professionisti, non si preoccupa di ridefinire concettualmente la materia, come accade su JUD (fra le rare eccezioni: Mulliner e Maliene, 16-3, 2011). L'interesse principale è rivolto ai processi di creazione di qualità tramite azioni mirate e interazioni sociali. Non a caso i maestri più evocati sono ancora Jane Jacobs e Christopher Alexander: la prima per l'interpretazione, valutazione della condizione urbana (*special issues*, 11-2, 2006, a cura di Claire Parin; 26-1, 2021, a cura di Arefi e Nasser); il secondo per la concezione evolutiva e partecipata della formazione dei progetti (Mehaffy, 12-1, 2007; Dovey e Pafka, 21-1, 2016; Park, 22-4, 2017). L'orientamento più diffuso non è realista e critico (verso le condizioni generalmente esistenti e gli ostacoli al cambiamento virtuoso), bensì esortativo, secondo la tradizione più edificante della cultura pragmatica. Nonostante i continui richiami di Cuthbert, Inam e pochi altri (che sono diventati sfoghi ripetitivi, fini a se stessi), il mondo dell'*urban design* sembra accontentarsi di raccomandazioni e promesse.

In conclusione, la mia impressione sulla rivista è controversa. Da un lato non mancano perplessità sul progetto editoriale (vago e discontinuo), sul trattamento dei temi chiave (parziale, frammentario, poco innovativo), sulla incapacità o non volontà di mettere a confronto la varietà delle posizioni in gioco (spesso divergenti), per scegliere e sostenere una direzione di lavoro, abbastanza chiara e coerente. D'altra parte, devo riconoscere che UDI interpreta perfettamente una tendenza evolutiva che forse assume una valenza generale; può rappresentare cioè alcune dinamiche fondamentali dell'intera area culturale e professionale: dal primato (presunto) della teoria e della tecnica verso il riconoscimento delle dimensioni plurali, informali, adattative, *pratiche* dei processi. Se osserviamo, nell'ultimo decennio, la sequenza dei numeri della rivista (sotto la direzione di Mahyar Arefi), la svolta tematica si mostra con ogni evidenza. Qualche dubbio resta sulla maturità di un cambio di paradigma. Sarà questa una deriva contingente oppure il destino futuro dell'area (da legittimare)?

3.3 Journal of Urbanism (JU)

La matrice in questo caso è nordamericana (ma l'editore è ancora britannico) e un orientamento culturale potrebbe sembrare plausibile, sulla base di più di un indizio. Forse la rivista può essere intesa come un organo del *new urbanism* – se non formale, di fatto? Il ruolo di editore responsabile è stato a lungo ricoperto da Emily Talen (dal 2008 al 2022), esponente di spicco del movimento (allora presso la Arizona State University, oggi a Chicago). Con lei ha cooperato fin dall'inizio Matthew Hardy, in un primo tempo come membro di INTBAU, rete internazionale di architettura che sosteneva valori e modelli tradizionali; in seguito, per conto della britannica Prince's Foundation (ispirata dal Principe Carlo), che notoriamente rappresenta una corrente tradizionalista della cultura architettonica (più marginale, nei primi anni di attività della rivista, è stato il ruolo di un terzo editore responsabile, Charles Bohl di Miami). La presentazione del

progetto sembra confermare la mia ipotesi: il sottotitolo della rivista introduce un campo molto vasto (*International Research on Place-Making and Sustainability*), ma la lista dei temi chiave riflette chiaramente gli interessi tradizionali del *new urbanism*. In un quadro poco strutturato, spicca l'attenzione per «the rural-urban transect, smart growth, livable communities, transit-oriented development, walkable communities», mentre le altre voci del programma sono persino troppo generali («urban morphology, historical preservation, urban regeneration, theories of urbanism»). È anche vero, però, che l'editoriale di apertura (1-1, 2008) ha evitato di prendere esplicitamente una posizione di parte: si è limitato a denunciare la frammentazione crescente di interessi e competenze nella sfera del *place-making* (fra modernismo e postmoderno; *new, landscape, everyday* e molte altre forme di *urbanism*), e a sostenere la necessità di un dialogo costruttivo fra le parti. Lo scopo della rivista non era schierarsi a favore di una tesi, ma rigenerare una base comune, attraverso il confronto, se necessario la tensione fra le visioni emergenti. Inoltre, è opportuno notare che il comitato editoriale comprende una ventina di figure di spicco, le cui posizioni non sono sempre ridicibili al movimento di Duany: ritroviamo Ben-Joseph, Carmona, Ellin, Gehl, Haas, Oc, Mehaffy, oltre a R. Fishman (Michigan), M. Thompson-Fawcett (Otago, New Zealand), A. Vernez Mouton (Washington), C. Ellis (Clemson University, South Carolina; ecco un vero militante del *new urbanism!*), e pochi altri. Ho già espresso qualche dubbio sulla significatività di queste adesioni. Gli stessi personaggi sembrano disposti a sottoscrivere impegni culturali assai diversi, forse in qualche misura alternativi, senza dare troppo peso ai dilemmi di principio. Va detto che nessuno fra questi studiosi sembra aver dato un'impronta decisiva alla rivista: solo Talen e Mehaffy hanno pubblicato, nel periodo, almeno 5 saggi; la frammentazione dei contributi è molto elevata. Sulla base di 16 anni di pubblicazioni (3 numeri all'anno fino al 2013, incluso; 4 in seguito, per un totale, al momento, di 56 *issues* e più di 300 saggi), la mia impressione è che il pluralismo sia stato un impegno che era doveroso dichiarare, secondo le buone regole del discorso politicamente corretto; tuttavia, JU ha rivelato un orientamento prevalente, che trova radici importanti nella cultura del *new urbanism*, ma nel corso del tempo ha preso una piega forse in parte inattesa. In effetti, prendendo congedo dalla direzione della rivista nel 2022 (sostituita da Susan Parham, Hertsfordshire, UK), Emily Talen non è stata in grado di presentare un bilancio del tutto coerente e di chiaro successo (15-4, 2022). Creare un campo di studi interdisciplinari sull'ambiente costruito; elaborare una nuova concezione normativa dell'*urbanism* (meglio giustificata e più funzionale); ridefinire un'idea unitaria del fenomeno urbano, oltre le distinzioni fra città e periferie; coniugare, nel contesto urbano, requisiti di sostenibilità, giustizia, *place-making*, qualità delle forme e della vita: erano questi gli obiettivi della rivista, assai ambiziosi. Consultando i 16 volumi, mi pare difficile riconoscere molti contributi all'altezza delle sfide dichiarate.

Il tema dominante – non è una sorpresa – è *urbanism*, oggetto di indagini e riflessioni dirette da parte della metà circa dei contributi. Due sono i filoni principali (assolutamente dominanti nel primo quinquennio): *new urbanism* (naturalmente) e *sostenibilità*. Il primo movimento occupa il centro della scena. Rappresenta la prospettiva più attuale, ma anche una solida promessa per il futuro (Talen, 2013), nonostante la consapevolezza di alcuni limiti. Perché l'opinione pubblica continua a essere riluttante di fronte ad alcuni principi teorici: più densità, più diversità, meno automobile (Grant e Bondanow, 1-2, 2008; Mayo e Ellis, 2-3, 2009; Stanley, 5-1, 2012), Pertanto, qualche mediazione sembra inevitabile rispetto ai modelli puri (Duany in Talen, 2013). In ogni caso, il bilancio può essere considerato positivo (Dierwechter e Coffey, 10-4, 2017) e il mercato continua ad apprezzare la proposta (Kim e Bae, 13-3, 2020). Mentre lo storico rivale professionale – il *landscape urbanism* – per la rivista non esiste. Solo due contributi sul tema, di orientamento critico: in quanto erede del progetto moderno (infatti, un modello esemplare sarebbe il progetto di Lafayette Park, Detroit, firmato da van der Rohe e Hilberseimer: Sease, 8-4, 2015); ma anche come pura teoria, che non può vantare molte verifiche concrete (Mehaffy *et al.*, 12-1, 2019).

Il *sustainable urbanism* è l'altra tendenza che fin da primi numeri ha suscitato un vasto interesse. Come accade in altre sedi, però, prevalgono i contributi metodologici o meramente esortativi: si fa fatica a individuare conclusioni degne di nota. Il fatto nuovo, nel corso del tempo, è stato l'apertura verso altre linee di indirizzo: peraltro parziale, forse tardiva. Nel 2012, un numero monografico (5-2&3) è stato dedicato al *barrio urbanism*, fenomeno culturale specifico, con caratteri informali endemici (Diaz, 2005): sorprende l'ipotesi di applicare in quel contesto i principi del *new urbanism* (Talen; Irazabal: *ivi*). Solo nel 2013 la rivista ha preso atto della moltiplicazione delle idee di *urbanism* (in rapida crescita secondo Haas e Ollsson, 6-2): vengono rappresentate le principali tendenze emergenti; manca però un reale impegno di indagine comparata e di previsione dell'evoluzione futura. Solo nel 2014 (7-4) è stato preso in esame il fenomeno del *do-it-yourself urbanism*; un secondo numero monografico sul tema è stato pubblicato nel 2016 (9-2), sempre a cura di Donovan Finn (State University of New York). Interessante è l'interpretazione del fenomeno: il dato saliente non sarebbe il protagonismo di alcune pratiche sociali, autonome, spontanee, surrogato potenziale di una funzione politico-amministrativa carente; bensì la possibilità di istituzionalizzazione della tendenza, come declinazione contingente, incrementale, «tattica» dell'interesse pubblico (Berman e Marinaro, 7-4, 2014). Solo nel 2015 la rivista ha preso in considerazione il tema del *temporary urbanism*: si trattava, però, soltanto di una situazione post-traumatica in Nuova Zelanda, che è rimasta un riferimento occasionale (Wesener, 8-4). Lo stesso limite vale per l'unico cenno al tema del *smart urbanism*, che ha esposto qualche perplessità sulla qualità dei processi partecipativi (Mancebo, 13-2, 2020). Così come estemporanea risulta l'apertura verso i temi del *food urbanism* (già oggetto di attenzione da parte di UDI, 24-2, 2019), sempre in bilico fra istanze di produzione alimentare in città o di pura convivialità urbana (Parham, 13-1, 2020; 14-3, 2021). La mia conclusione è che effettivamente il *new urbanism* risulta essere la matrice più influente (l'ipotesi iniziale sembra trovare conferme). Tuttavia, uno slittamento appare inevitabile: dal modello compiuto di insediamento disegnato dagli esperti (la versione originaria) verso una mediazione adattativa, come esercizio di tattica che dovrebbe conciliare i principi essenziali con le esigenze pratiche di operatività e di efficacia. D'altra parte, questa piega è stata legittimata dallo stesso Duany (Douglas, 2018), come una metamorfosi necessaria, ma in fondo accettabile.

Rispetto a questa linea di indirizzo, le questioni (sulla carta) fondamentali di *urban design* e *design control* risultano sorprendentemente marginali (la frequenza di ciascuna non raggiunge il 5% delle pubblicazioni). I contributi specifici non sono neppure molto significativi. Sul primo tema, la voce più originale della rivista è Michael Mehaffy (1-1, 2008; 2-1, 2009): l'*urban design* dovrebbe essere inteso come un «processo generativo», come insegnano le teorie della complessità, la psicologia cognitiva, la *space syntax*, ma innanzi tutto Christopher Alexander (1977, 1987), la cui visione, secondo Mehaffy, sarebbe stata degnamente rilanciata e sviluppata dal *new urbanism*. La traccia è stata ripresa da Toker e Pontikis (4-1, 2011), ma poi il discorso si è esaurito. Solo un altro contributo presenta caratteri non ordinari: il tentativo di Hooman Foroughmand (12-2, 2019) di ripensare le esperienze di *urban design* come un processo di *assemblage*, seguendo le tracce di Deleuze e Latour; prospettiva già anticipata da Kim Dovey per spiegare la formazione dei luoghi urbani (Dovey, 2009; con Mrjiana Ristic, JU, 10-1, 2017). Si tratta di un'ipotesi ragionevole che resta però accademica, senza sviluppi concreti sulla rivista. Non è più consistente, né innovativa la riflessione sui temi del *design control*. Carmona, con un intervento non originale, ha riproposto anche in questa sede l'esigenza di *design governance* (11-1, 2018). Il dibattito interno alla rivista si è limitato a ribadire alcuni requisiti ormai evidenti e largamente condivisi: i codici regolativi devono essere *flessibili* (Trabalzi, 3-2, 2010; Hulme, 4-3, 2011; Alvaz, 5-1, 2012); devono permettere un certo grado di *diversità* funzionale e spaziale (Yunda e Jiao, 12-2, 2019); devono rispettare e valorizzare i caratteri *evolutivi* di tipi e forme del contesto (Gu, 12-4, 2019; Papaiologou, 14-4, 2021), Riaffiora così l'utopia di un «generative code» capace di evolvere virtuosamente nel tempo (Mehaffy, 1-1, 2008); prospettiva già delineata da studiosi come Ben-Joseph (2005) e Carmona (*et*

al., 2006). Tuttavia, la rivista non offre ulteriori sviluppi sul tema; cerca eventualmente qualche contributo complementare nel campo della *morfologia urbana* (oltre il 5% dei testi), con finalità più analitiche che progettuali. Il quadro, variegato, non rivela un senso evidente e tanto un meno un disegno unitario. Spicca un'interpretazione "metrica" del tema (fin dalla rassegna di esordio di Clifton, Ewing *et al.*, 1-1, 2008): come misurare la connettività delle strade, le differenze fra tipi di blocchi, l'interfaccia fra spazi distinti. Più saltuari sono i contributi sulle conseguenze ambientali delle forme: emissioni, condizioni climatiche, «*carrying capacity*». Ancora più rare le riflessioni sui nessi tra forme esistenti e progetti di intervento (di *infill*, *retrofitting* o *redevelopment*). Qualche tentativo di indagare le forze e i processi generativi delle forme: curiosamente, i contributi sono dispersi nel mondo (Vietnam, Malesia, Sud Africa). I riferimenti alle scuole di studi morfologici sono discontinui, con un sorprendente addensamento (tardivo?) negli anni più recenti. A parte un cenno singolare al metodo «*space syntax*» (un'applicazione a Kuala Lumpur, nel 2019), la fonte più influente è la scuola di Porto guidata da Vitor Oliveira, che propone sia studi comparati (Pinho e Oliveira, 2-2, 2009; Monteiro e Pinho, 15-4, 2022), sia una corsia preferenziale per l'approccio «storico-geografico» di Jeremy Whitehand (Oliveira, 12-4, 2019; Gu, *ivi*). Restano poco chiare le ragioni specifiche e l'attualità della documentazione, nonché il valore aggiunto delle applicazioni; soprattutto, rimane latente il nesso con le prospettive del *design*.

Il tema del *place-making* dovrebbe essere fondativo per l'identità della rivista. È trattato, invece, sommariamente (meno del 5% dei testi) e secondo una prospettiva parziale. I contributi più solidi vertono sul concetto di *senso del luogo*: Leyden *et al.* (4-1, 2011); Beidler e Morrison (9-3, 2016); Nelson *et al.* (13-2, 2020). Rassegne corrette, ma poco innovative. Altri testi mettono a fuoco le esperienze vissute nello spazio, seguendo la via aperta da Jane Jacobs (qui ripresa da Parham, 5-1, 2012). I riferimenti più significativi riguardano comunità etniche, in particolare il «Latino urbanism» (*special issue*, 5-2&3, 2012; Garfinkel-Castro, 16-2, 2023). Resta invece al di fuori dell'orizzonte la dimensione fisica dei problemi: la debole eccezione è un contributo metodologico di Marichela Sepe (3-1, 2010), affine ad altri lavori già visti su UDI. Anche la dimensione ambientale è ampiamente trascurata, se non in relazione a qualche trauma: come il ciclone Katrina (Fields *et al.*, 8-1, 2015) oppure la questione del *climate change* (Santos e Costa, 10-3, 2017)). Il quadro resta perciò scarno e deludente. Anche se il discorso sui luoghi riemerge dallo sfondo delle indagini e riflessioni sulla *urban quality*; come dimostrano due temi esemplari, selezionati dalla rivista nella sezione *book review*: l'idea di *happy city* (Charles Montgomery, divulgatore e attivista canadese, 2013); la perorazione di Nan Ellin (University of Utah, 2013) a favore del *good urbanism*, che dovrebbe creare luoghi «vital, vibrant, safe, comfortable, legible, accessible, equitable, efficient, elegant, convenient, walkable, sustainable, beautiful, distinctive, dynamic». A differenza delle altre due riviste, JU non si preoccupa di discutere i quadri concettuali dei requisiti di qualità. Preferisce esplorare, fenomenologicamente, i tipi di abitazioni e di strade che meglio potrebbero contribuire alla qualità delle condizioni urbane, operando come «*generators of urbanity*» (Rofé, 2-1, 2009); anche se le generalizzazioni dei casi sono spesso discutibili. Un orientamento sembra prevalere: viene privilegiato il punto di vista dei soggetti – come percepiscono la qualità urbana; quali sono i fattori materiali che inducono a valutazioni positive; come è vissuta l'esperienza della città, giorno dopo giorno. La conseguenza è che questi contributi difficilmente assumono un valore sistematico. Neppure questo tema, dunque, rappresenta il punto di forza della rivista.

Considerazioni simili valgono per altri argomenti di evidente interesse, come *public space* o *urban heritage*. Non mancano i riferimenti (intorno al 5% dei contributi per ogni filone), ma la rilevanza è modesta. Sullo spazio pubblico, il contributo più importante è di Matthew Carmona (8-4, 2015), che sviluppa temi già pubblicati dalle altre due riviste (ma marginali in questa sede). Si tratta di una classificazione accurata secondo condizioni e modi d'uso («*space neglected, invaded, exclusionary, consumption, privatised, segregated, insular, invented, scary, homogenised*»), che

suggerisce ipotesi e strumenti diversificati di intervento. Inoltre Carmona (15-2, 2022) valuta le conseguenze della crescente privatizzazione di spazi ad uso pubblico e, pur rilevando alcuni problemi, non si sente di formulare una critica severa della tendenza (meno benevolo è il giudizio di Leclerc e Pojani, 16-1, 2023). Altri testi richiamano, in modo occasionale e frammentario, questioni ampiamente dibattute: il progetto di alcuni tipi di spazi (in particolare parchi); la sicurezza degli usi; più raramente i requisiti di non-esclusione, tipici di un bene comune (Mehta e Mahato, 14-4, 2021). Altrettanto frammentari sono i contributi sul *built heritage*. Rispetto alle altre riviste si può notare una minore attenzione verso i problemi normativi. Interessano di più alcuni effetti urbani delle politiche di conservazione: la valorizzazione economica dei beni (Gilderbloom *et al.*, 2-2, 2009; Bowen *et al.*, 4-3, 2011); il contributo alla rivitalizzazione dei centri urbani (Sernes, 11-4, 2018); il dilemma salvaguardia/sviluppo, molto forte anche al di fuori del mondo occidentale (sono disponibili casi studio in Cina, Iran, Siria; i riferimenti internazionali della rivista restano occasionali). In ogni caso, modesto è il valore aggiunto rispetto allo stato delle conoscenze.

Il tema forte della rivista è la realtà del *quartiere*, con il consueto corollario della *walkability* (nell'insieme, i due temi rappresentano più di 1/4 della rivista). L'immagine che si delinea è uno specchio fedele dei principi del *new urbanism*. I contributi più significativi illustrano (ancora una volta) i caratteri fondamentali di quel modello (Mehaffy, 8-2, 2015); le sue radici (Brody, 9-4, 2016); le principali articolazioni nel tempo e nello spazio (Trudeau, 6-2, 2013; Talen, 11-4, 2018); un bilancio positivo dei risultati (Dierwechter e Coffey, 10-4, 2017, già citato); il rapporto tormentato con lo *sprawl* (Garde, 3-1, 2010) e i problemi di *retrofitting* delle periferie esistenti (la visione più completa del problema si trova nel libro a cura di Emily Talen, 2015). Una serie di contributi più specifici affronta, in dettaglio, questioni singole e ben note: densità e trama ideale, diversità sociale e funzionale, *affordable housing*, mobilità veicolare e pedonale, *transit-oriented development*, *smart growth*, sicurezza, preferenze ed esperienze di vita vissuta degli abitanti, possibilità di esportazione del modello (gli esempi sono occasionali: Cina, Israele, Golfo Arabico). Il quadro d'insieme rappresenta bene, senza innovazioni significative, quella che ormai è una tradizione consolidata. Dove le dimensioni del *locale* e del *quotidiano* vengono a svolgere una funzione dominante: forse eccessiva rispetto alla varietà e complessità dei problemi insediativi, oggi. Mentre l'interesse per i temi della *walkability* è perfettamente coerente con l'approccio; ne rappresenta una declinazione interna. Possiamo distinguere tre linee di argomentazione (che è più articolata rispetto a UDI). Che cosa rappresenta, come si misura il fenomeno (fra i contributi degni di nota: Lo Hutabarat, 2-2, 2009; Riggs, 10-1, 2017; l'ampia rassegna di Shields *et al.*, 16-1, 2023). Quali sono le preferenze, le percezioni, i comportamenti dei soggetti (per esempio, Mehta, 1-3, 2008). Quali le condizioni e le politiche che è necessario attivare: perché il passaggio da *walkability* a *walking* non è scontato; deve essere guidato e sostenuto (Girling *et al.*, 12-4, 2019). Riflessioni diligenti; forse – queste sì – un po' scontate.

Nel complesso, la mia impressione è che le intenzioni ufficiali del progetto editoriale non siano state rispettate. Perché la rivista non mostra un'identità solida e originale. Lascia intuire un filo sotteso: la matrice influente del movimento culturale e professionale ispirato da Duany. Matrice che peraltro non è dichiarata in modo trasparente. Ogni altro riferimento rimane secondario, contingente, *dejà vu*. Come sostiene Emily Talen (15-4, 2022), la rivista continua a essere un ambito privilegiato per la ricerca e il confronto sui temi dell'*urbanism*, con vaste finalità di conoscenza e di progetto. Peccato che l'immagine che si delinea sia sempre debole e confusa. La premessa era un modello ideale: quelle posizioni che secondo «the Charter of New Urbanism» avrebbero dovuto risolvere una varietà di problemi incombenti (Talen, 1999 e 2013). Quello che resta è una traccia contingente e adattativa, nel senso ormai acquisito del *tactical urbanism*. Il passaggio non è banale, ma restano poco indagati gli elementi di discontinuità, i nodi critici, le possibilità emergenti.

4. «Urban design in ten words (or less)»: l'agenda che emerge dalla letteratura

La ricognizione svolta sulle tre riviste consente di trarre qualche valutazione d'insieme? Alcuni temi di interesse sono certamente condivisi (la documentazione non lascia dubbi). Sono trattati, però, in modi diversi, talora divergenti. Possiamo riconoscere un nucleo, una prospettiva comune – di senso e di forme – per un'area che appare complicata e sfuggente? Le riviste mettono a nostra disposizione una base notevole di *big data* (quasi 1800 contributi), grazie ai quali dovrebbe essere possibile costruire qualche rappresentazione significativa dei manifesti, dei programmi, degli eventi principali degli ultimi 30 anni. Anche se la metafora più pertinente, forse, è il caleidoscopio, che propone immagini cangianti, ma multiple e mutevoli secondo le circostanze (ogni forma che si viene a configurare presenta limiti evidenti di precarietà). Il punto fermo potrebbe essere la selezione di un dizionario delle voci fondamentali (già individuate nel par. 3), come complesso di temi e questioni salienti, da sfogliare secondo interessi parziali e contingenti: perché la possibilità di creare una visione integrata, sulla base dei contributi di parte, non sembra un problema all'ordine del giorno per i progetti editoriali delle tre riviste. Esaminiamo brevemente le voci principali di questo dizionario virtuale: non sono più di dieci, anzi a ben vedere alcune sono chiaramente correlate (il titolo del paragrafo riprende un esercizio analogo, svolto da Michael Gunder e Jean Hillier, 2009, nel campo del *planning*; peraltro secondo una prospettiva Lacaniana dalla quale mi dissocio!). Sono questi, a mio avviso, e non altri (anche le omissioni sono significative), i temi chiave che emergono dalla letteratura presa in esame. Presenterò un quadro di sintesi dei documenti e dei giudizi tratti, separatamente, dalle tre riviste nel par. 3; valendomi, a sostegno delle tesi, anche del contributo di qualche libro recente, che offre una sintesi esauriente delle posizioni in gioco.

4.1 *Urban morphology*.

Che questo sia un tema di interesse rilevante per la letteratura dell'*urban design* potrebbe sembrare una conclusione scontata. I riferimenti non mancano, in effetti, ma il peso e l'impatto sono risultati inferiori alle attese. In parte si tratta di osservazioni empiriche sull'evoluzione, nel corso del tempo, delle forme urbane o, più frequentemente, dei tessuti insediativi (in gioco entrano, rispettivamente, i modelli generali di insediamento oppure, con maggiore dettaglio, il layout urbano e il disegno specifico dei blocchi edilizi). Si tratta di contributi descrittivi che potrebbero assumere una valenza normativa: in generale, esprimono una critica radicale del cosiddetto «progetto moderno» e delle sue degenerazioni, ma non offrono indicazioni immediate per la costruzione di una alternativa. Un'altra parte dei testi sul tema, invece, si configura come una sezione distaccata della letteratura dedicata all'analisi morfologica dei sistemi insediativi. Penso alla più importante rivista del settore (dal 1997), che si intitola appunto *Urban morphology*, ed è diretta attualmente da Peter Larkham (Birmingham), con l'ausilio di Karl Kropf (della stessa scuola) e di Vitor Oliveira (Porto): tre autori che ho già avuto modo di citare perché da tempo collaborano con le riviste di *urban design*. Di questi contributi mi colpisce l'ortodossia: si tratta di riferimenti scolastici a tradizioni di ricerca datate, riproposte senza alcuna innovazione, né capacità di sintesi. Secondo le rassegne più autorevoli (Oliveira, 2016; Kropf, 2017), quattro sono i filoni principali degli studi sulla morfologia urbana: l'approccio tipo-morfologico che risale al contributo originale di Muratori e Caniggia in Italia, negli anni '50; l'analisi storico-geografica ispirata dal geografo tedesco Michael R. Conzen, dai '50-'60, e sviluppata in Gran Bretagna (dove l'autore si era trasferito a causa del nazismo) da Jeremy Whitehand (nella scuola di Birmingham, dove si sono formati Larkham, Samuels e altri studiosi già citati in questa sede); il metodo «space syntax» elaborato negli anni '80, presso la Bartlett School, da Bill Hillier e Julienne Hanson (1984); sviluppato nel medesimo contesto da un laboratorio dedicato, attualmente diretto da Kayan Karimi (un altro autore già citato); infine, una famiglia di esercizi di modellistica matematica (D'Acci, 2019), che tendono a simulare formalmente l'evoluzione dei sistemi urbani sulla base di ipotetiche schematizzazioni di

struttura e forma (ho segnalato, su JUD, alcuni contributi concettuali di Nico Salingaros, che è stato interlocutore privilegiato di Christopher Alexander). Ebbene questi filoni sono fedelmente rappresentati dalle tre riviste (in particolare il secondo e il terzo, con maggiore interesse da parte di UDI e JU). Eppure i limiti analitici di questi approcci sono chiari da tempo ed è difficile sostenere che il contributo progettuale sia rilevante. La costruzione di modelli di simulazione resta per lo più un esercizio di astrazione. Lo studio evolutivo dei tipi edilizi è un'analisi di grana fine, rilevante soprattutto in certi contesti storici. La scuola di Whitehand è in grado di riconoscere ambiti territoriali che presentano caratteri morfologici comuni: un risultato significativo (che potrebbe essere conseguito anche con metodi diversi), ma solo preliminare rispetto alla elaborazione progettuale. Francamente riduttiva mi pare l'ipotesi di Hillier: assumere che le possibilità di movimento in città, grazie alla rete delle connessioni materiali, siano un fattore determinante per lo sviluppo dell'insediamento urbano (Hillier, 1996). L'indagine può spiegare alcuni effetti urbani emergenti nell'ambito di forme organiche complesse (si tratta generalmente di città storiche di dimensioni e con funzioni limitate). In altri contesti, la pretesa di trarre conclusioni di interesse generale da spostamenti urbani non qualificati per tipi e funzioni appare poco verosimile (come notano alcuni contributi critici, peraltro abbastanza rari: Ratti, 2004; Netto, UDI, 21-1, 2016). Eppure, il metodo «space syntax» è diventato un algoritmo da applicare meccanicamente, persino in contesti inopportuni come una griglia urbana ortogonale (!), che è l'antitesi di una forma organica: ovviamente i risultati sono stati insignificanti (Haq e Behrie, JUD, 23-1, 2018). Che questi, e solo questi, siano ancora oggi i quadri di riferimento principali degli studi in questo campo di ricerca è un dato che mi mette a disagio. Nel complesso, trovo deludenti esercizi di pensiero così immobili e ripetitivi. L'innovazione non può essere riservata soltanto alle tecnologie in uso (che in effetti segnano progressi di notevole entità, ma non sono guidate da schemi concettuali più adeguati). In queste condizioni, non mi sorprende la marginalità sostanziale degli studi morfologici nel mondo dell'*urban design* (anche se gli studiosi del settore continuano a rivendicare un ruolo più centrale e influente: Oliveira, 2016, 2019).

4.2 Design control.

Non vi sono dubbi sulla necessità di migliorare la qualità morfologica delle regole urbanistiche (Punter, UDI, *special issue*, 4-1&2, 1999), dati i limiti evidenti, su questo fronte, dello zoning tradizionale. Questa è stata una delle motivazioni principali del rilancio dell'*urban design* nel secondo Novecento. Le riviste documentano le linee principali di indagine, innovazione e sperimentazione (con il contributo determinante di autori come Punter e Carmona in Gran Bretagna, ma sviluppi significativi anche nel continente americano). Possiamo riconoscere almeno quattro filoni: la concezione di *form-based urban codes*, cioè di sistemi di regole sensibili ai caratteri morfologici del contesto; l'integrazione e cura della dimensione morfologica nel metodo di formazione dei piani urbanistici (con effetti innovativi non solo sulla regolazione, ma sull'indagine, la visione, l'implementazione); il ricorso istituzionalizzato al metodo della *design review*, cioè la valutazione sistematica della qualità e dell'impatto morfologico di un progetto urbano in attesa di approvazione e realizzazione; la formazione di *linee guida* sui requisiti morfologici e fisici delle azioni e trasformazioni urbanistiche, da adottare come quadro indicativo di riferimento e indirizzo nei processi di pianificazione e progettazione. È evidente che le ambizioni non sono equivalenti. I primi due filoni esprimono una chiara volontà di controllo pubblico dei processi, sistematico, a priori. Come è noto, hanno incontrato notevoli difficoltà e resistenze. Viene messa in discussione la complessità tecnica, certamente più elevata rispetto alla regolazione tradizionale; in tempi di crisi questo diventa un facile alibi per evitare le fatiche dell'innovazione. Le obiezioni sostanziali, però, sono ideologiche e politiche. Il progetto tentativo di *form-based codes* nasce come critica dell'urbanistica moderna, ma ne rilancia le aspirazioni normative: l'ideale di una funzione pubblica di controllo delle trasformazioni urbane, che sia forte, legittima, efficace. Questo ideale entra in contraddizione con le dinamiche reali di società e politica, dove continua a crescere il peso della

contingenza, flessibilità, discrezionalità. Mettendo in crisi anche l'ipotesi di piani urbanistici dotati di un repertorio più ricco di «norme disegnate». Ecco perché i risultati non sono stati pari alle attese. Oggi, di fatto, i due filoni hanno perduto lo slancio delle origini. Le prospettive non sembrano confortanti, anche se un bilancio critico viene largamente eluso. In questo quadro, la *design review* rappresenta una dignitosa strategia di riserva. Se il controllo a priori non funziona nel modo auspicato, che almeno sia garantita una verifica in itinere o, al peggio, a progetto definito, con lo scopo di evidenziare e scongiurare eventuali effetti “perversi”. L'ipotesi non è nuova; è stata ampiamente sperimentata negli ultimi 30 anni (Palermo, 2022a, cap. 6). I limiti sono chiari: le difficoltà della pura tecnica di contrastare un progetto maturo, sostenuto da interessi forti; i dubbi sulla legittimità e discrezionalità della valutazione degli esperti; l'insofferenza diffusa verso scelte o raccomandazioni che sembrano invadere la sfera delle preferenze individuali, nel nome di una *publicness* che spesso non è riconosciuta, né condivisa da molti. Il dato di fatto è che anche questa stagione sembra largamente superata. O meglio, il metodo della *design review* tende a essere ripreso secondo una logica che non è più pubblica, ma di mercato (Carmona, *Marketizing the governance of design*, JUD, 24-4, 2019). Oggi sono i *developers* che ricorrono volentieri a valutazioni di qualità del prodotto (svolte da agenzie private) per migliorare la reputazione e favorire le vendite. La conclusione è che – dopo tanti discorsi ambiziosi sul *design control* – oggi la forma più attuale è (soltanto) la formulazione di *linee guida*, da affidare al buon uso degli operatori e dell'opinione pubblica. Si tratta evidentemente della strategia più debole, che verosimilmente non rappresenta una scelta, ma l'esito più concreto, forse il solo possibile (infatti, la declinazione strategica-indicativa è un carattere emergente degli ultimi piani urbanistici). La debolezza intrinseca non consente di formulare previsioni sull'impatto, che dipenderà dalle condizioni del contesto. Non a caso, Carmona ha sentito il bisogno di rilanciare, nell'ultima fase, il tema della *design governance*: strumenti così deboli possono funzionare soltanto se la politica e la società civile dispongono di un sistema adeguato di pesi e contrappesi (Carmona, JUD, 21-6, 2016). La dimensione tecnica del *design control* passa in secondo piano rispetto al processo sociale e politico che apre la via alle trasformazioni.

4.3 Urbanisms.

La pluralità, anzi la proliferazione dei riferimenti disciplinari è un dato di fatto, che resta però poco indagato e neppure concettualmente bene ordinato. Le etichette continuano a moltiplicarsi e a sovrapporsi in un campo che resta mobile e indistinto: per esempio (con riferimento a una sola fonte, per brevità, e seguendo l'ordine dei tempi), *new* (Duany e Plater-Zyberg, 1991), *postmodern* (Ellin, 1996), *everyday* (Chase et al., 1999), *post-* (Kelbaugh, 2002), *landscape* (Waldheim, 2006 e 2016), *integral* (Ellin, 2006), *insurgent* (Hou, 2010), *ecological* (Mostafavi e Doherty, 2010), *sustainable* (Haas, 2011), *worlding* (Roy, 2011), *emergent* (Haas e Olsson, 2014), *tactical* (Lydon e Garcia, 2015), *plural* (Ryan, 2017), *do-it-yourself* (Douglas, 2018), *regenerative* (Ercan, 2019), *bottom-up* (Arefi e Kickert, 2019), *temporary* (Stevens e Dovey, 2023)... *urbanism*. Senza inseguire le singole tracce, in parte occasionali e di interesse secondario, mi limiterò a due considerazioni. La pura sequenza dei temi, nel corso del tempo, esprime già il senso generale del cambiamento annunciato. In una prima fase, negli anni '90 e primi 2000, la posta in gioco era (ancora) fare i conti con la tradizione moderna: superarla, forse sostituirla, secondo una varietà di tracce (Duany, Ellin, Kelbaugh, Waldheim). Rappresenta una parziale eccezione il contributo di Chase et al., *Everyday urbanism*, perché tendeva a spostare l'attenzione dalla sfera della competenza tecnica e professionale verso le pratiche correnti di uso della città. In seguito, negli ultimi 10-15 anni, sono emerse tre linee di interesse, più forti e diffuse che nel passato. La prima (la più banale) è il senso della *pluralità* irriducibile del campo disciplinare: perché significati e progetti devono cambiare secondo il contesto (si può trattare di mondi diversi: Roy); i processi in gioco mobilitano un complesso di istituzioni, attori, interessi e strumenti, la cui composizione non è scontata (Ryan); pertanto, è difficile prevedere l'evoluzione futura dell'*urbanism*, che sarà l'effetto

emergente di azioni e interazioni, rispetto alla varietà delle posizioni ed esperienze attualmente in corso (*emergent urbanism*, Haas e Olsson). Si contempla dunque la complessità, senza indicare soluzioni rassicuranti. La seconda linea (non inattesa) è la sensibilità *ecologica*, che induce a privilegiare gli impegni della sostenibilità e della rigenerazione (Mostafavi e Doherty, Haas, Ercan). La terza (il vero segno di discontinuità) pone l'enfasi sul ruolo *protagonista dei cittadini* (grazie alle esperienze dirette della vita urbana, la percezione soggettiva dei problemi, le forme di cittadinanza attiva: Hou, Douglas, Arefi e Kickert). Contestualmente avviene una revisione (inevitabile) delle forme di piano e di progetto secondo criteri di flessibilità e adattamento (*tactical, temporary urbanism*: Lydon e Garcia, Stevens e Dovey). È evidente che un lungo cammino è stato compiuto rispetto alla tradizione moderna: oggi, la rottura, lo scarto si manifestano con ogni evidenza.

La seconda osservazione tende a riconoscere nella varietà dei riferimenti una distinzione fondamentale: da una parte, le concezioni dell'*urbanism* che propongono ancora una visione tecnico-professionale dell'*urban design*, scegliendo matrici e prospettive non equivalenti; dall'altra, gli appelli a una varietà di *everyday practices*, dove partecipazione e apprendimento sociale dovrebbero svolgere una funzione essenziale nei processi di progettazione, al fianco o al posto degli esperti (come ho appena notato, è questo il filone che ha assunto un peso crescente nel tempo, forse oltre ogni attesa). Gli orientamenti professionali hanno in comune la critica radicale di qualunque forma o progetto di ispirazione *modernista*: che diventa il facile bersaglio (una sorta di capro espiatorio) al quale attribuire la responsabilità di molti problemi incombenti. *New urbanism* e *landscape urbanism* sono certamente i movimenti professionali più solidi e competitivi. Il primo è un protagonista assoluto nelle tre riviste (anche se editate in Europa). Non manca qualche riferimento critico (Robinson, UDI, 2-1, 1997; Robbins, UDI, 3-1&2, 1998; Biddulph, JUD, 5-1, 2000; Grant e Bondanow, JU, 1-2, 2008; Stanley, JU, 5-1, 2012): verso un orientamento culturale che può essere considerato neo-tradizionalista e un progetto disciplinare che pretende di estendere la sua influenza anche in contesti e rispetto a problemi poco pertinenti. Tuttavia, l'inclinazione verso il movimento è generalmente positiva, e sembrano ancora alte le aspettative per gli sviluppi futuri (Morris e Kaufman, UDI, 3-4, 1998; Platowski e Marshall, UDI, 19-3, 2014; Dierwechter e Coffey, JU, 10-4, 2017). Non condivido queste valutazioni. Ritengo che il *new urbanism* sia una tendenza di nicchia: il suo contesto naturale è la realtà suburbana (delle periferie americane innanzi tutto), alle prese con gli effetti degenerativi dello *sprawl*. La cura che viene proposta è ragionevole: insediamenti a misura d'uomo, con una maglia interna che garantisce accessibilità ai servizi e facilita spostamenti pedonali (senza costringere a un uso sistematico dell'automobile); una connessione efficiente alle grandi reti di trasporto pubblico (come alternativa all'uso dell'automobile anche per i tragitti a distanza); una densità adeguata (per sostenere la localizzazione dei servizi fondamentali); una buona dotazione e distribuzione di aree verdi, secondo principi di sostenibilità e qualità ambientale; un certo grado di diversità (sociale, di funzioni, di tipi edilizi), nel rispetto dei principi della «just city» (Fainstein, 2010); un disegno spaziale unitario, che segue criteri di coerenza e qualità. Sulla carta, è difficile formulare obiezioni. Se però si osserva la realtà di Seaside (Florida), una delle esperienze simbolo del movimento, qualche dubbio può sorgere. In effetti, la visione virtuosa è sempre in bilico, per effetto di interessi e preferenze contrastanti. Gli utenti potenziali non sembrano disposti a condividere incrementi significativi di densità. La limitazione dell'uso dell'automobile non è accolta da tutti con favore. La diversità sociale e la diversificazione degli ambienti abitativi entro spazi limitati non corrispondono alle attese del mercato. Pertanto, è possibile, talora facile, il salto dal modello ideale a un ambiente costruito che risulta socialmente omogeneo e convenzionale per impianto e forme. I *new urbanists* dovrebbero fare i conti con questa contraddizione latente. Invece da 30 anni (nel 2023 hanno celebrato il 31° congresso) lamentano la diffusione inadeguata delle loro buone idee, a qualunque scala e per qualunque problema (come se l'obiettivo fosse trovare un'alternativa compiuta ai CIAM: Eugénie Birch, *From CIAM to CNU*, in Banerjee e Loukaitou-Sideris, 2011). Gli effetti sono a volte paradossali: si veda, come esempio limite, l'intenzione di applicare a Hong Kong (!) i

principi del *new urbanism* (Ganesan e Lau, UDI, 5-1, 2000). Ritengo, invece, che il contributo sia circoscritto a un contesto suburbano e che l'approccio sia a notevole rischio di deriva tradizionalista. Come ha osservato Ajay Garde (University of California; JUD, 11-1, 2006), è questa l'impronta che Duany ha dato al movimento, mentre più marginale è rimasta la visione ambientalista e riformista di Peter Calthorpe (brillante professionista e studioso di San Francisco), nonostante il suo impegno per un rinnovamento delle idee e delle pratiche (Calthorpe, 2011).

Meno angusta, ma anche più vaga mi sembra la visione del *landscape urbanism*, che ha preso forma fra i tardi anni '90 e i primi 2000, ritrovando nel 2016 una visione d'insieme, a cura di Charles Waldheim (Harvard). Il punto di vista è interessante: il disegno degli spazi aperti ha una funzione costitutiva per il progetto di qualunque insediamento complesso (il ragionamento non vale soltanto per il quartiere, come nel filone precedente). Questo comporta ripensare il concetto di paesaggio urbano e porlo al centro della elaborazione urbanistica (in luogo delle singole architetture). Tuttavia, alcuni dubbi sono legittimi. Forse il tema principale deve essere individuato (e circoscritto) nel progetto di parchi e aree verdi? La figura dell'urbanista è destinata a ripercorrere le esperienze dell'architetto del paesaggio (con quale valore aggiunto)? Si rischia di riabilitare il modello modernista delle «towers in the park»? Queste obiezioni sono state formulate con inusuale veemenza dai *new urbanists*, che si sono scagliati impietosamente contro il filone emergente (Duany e Talen, 2013; si veda anche JUD, 20-3, 2015, la *special issue*, già citata, dedicata al confronto fra i due movimenti). L'impressione è di assistere a una contesa poco elegante fra interessi professionali in competizione. Una critica risulta oggettivamente fondata: la riflessione intellettuale, interessante, non è stata corroborata da concrete e vaste esperienze (anzi, come ho anticipato nel par. 3.3, uno dei casi studio considerati emblematici – Lafayette Park, Detroit, un progetto di *urban renewal* degli anni '50 – può essere accusato di appartenere ancora alla tradizione dell'urbanistica moderna). Resta però il valore intellettuale del movimento, che esprime una critica argomentata sia della cultura modernista, sia della (falsa) alternativa neo-tradizionalista, nel nome di valori ambientali e (sulla carta) progressisti. Infatti gli stessi *landscape urbanists* hanno gettato un ponte fra i temi del paesaggio e una visione ecologica della città (Mostafavi e Doherty, 2003), ispirata da principi riformisti. Resta da verificare l'impatto concreto di queste idee: in bilico fra esercizi firmati di architettura urbana e progetti di trasformazione di chiaro interesse e valore civico.

La dimensione civica è certamente al centro delle tendenze più recenti di *everyday urbanism*, che si spingono oltre le tradizioni professionali (di qualunque orientamento). L'esperienza della città da parte dei suoi abitanti è considerata decisiva per capire i problemi, scoprire le ragioni del cambiamento necessario, costruire e valutare i progetti conseguenti. Questa esigenza era stata colta, da tempo, da figure innovative (ma singolari) come Jane Jacobs, Christopher Alexander, Kevin Lynch; tuttavia, è stata sottovalutata dalle pratiche professionali e amministrative ordinarie. Sembra necessario riabilitare una concezione dell'*urbanism* fondata sulla vita vissuta, che richiama la visione originaria di Louis Wirth: «urbanism as a way of life» (1939). Questa era la tesi esposta da Chase *et al.* alle soglie del secolo: una prospettiva allora laterale per la cultura disciplinare. Di conseguenza, sembrava necessario rilanciare l'idea di *urban design* come «politica pubblica» (già anticipata da Barnett, 1974), dove il disegno tecnico svolge una funzione secondaria rispetto al processo di costruzione collettiva dell'intervento. Nei 20 anni successivi, questa visione ha conseguito sviluppi importanti, su due fronti. Dalla parte dei cittadini, sono cresciute le domande e (in qualche misura) le opportunità di ascolto, apprendimento, partecipazione attiva, in qualche caso «insorgenza»; cioè le possibilità di *bottom-up urbanism* (Hou, 2010; Arefi e Kickert, 2019). Dalla parte delle istituzioni, è emersa la necessità di rinnovare le modalità ordinarie di *planning* e *design*: l'informale, il temporaneo, il tattico («the art of the weak», diceva Henri Lefebvre) non sono più condizioni marginali o eccezionali; diventano caratteri tipici delle pratiche normali, secondo una logica incrementale, adattiva, pragmatica, pluralista (Lydon e Garcia, 2015; Madanipour, 2017;

Stevens e Dovey, 2023). Una metamorfosi si compie dunque sotto i nostri occhi, anche se non sembra ancora trovare una eco matura nelle riflessioni disciplinari.

4.4 Public space, publicness.

L'interesse per lo spazio pubblico è un'eredità dell'urbanistica moderna, ma subisce una parziale reinterpretazione nel corso del tempo. Si manifesta, tradizionalmente, tramite speciali spazi iconici, carichi di valori simbolici, e come trama reticolare che costituisce la matrice fisica del fenomeno urbano. In seguito, l'attenzione gradualmente si sposta: verso le aree residuali (che testimoniano l'incompiutezza del progetto moderno), abbandonate o fragili, e in attesa di rigenerazione; ma anche verso le interazioni sociali che negli spazi urbani trovano ospitalità, come forme di vita, e diventano un requisito essenziale di qualità (nel senso bene testimoniato da Jane Jacobs, tanto tempo fa). Sorgono dunque dualismi inquietanti: fra luoghi della rappresentanza e aree marginali; fra rete materiale (alla quale Bill Hillier attribuisce un senso sociale che trovo fuorviante perché sarebbe un puro effetto meccanico della mobilità urbana) e spazi della interazione sociale (effettiva!). La riflessione dell'*urban design* su questi temi sembra rimanere in bilico fra le diverse prospettive, senza la volontà o il coraggio di scegliere. Mentre, nel tempo in cui i «pubblici» si moltiplicano (come già Dewey aveva intuito), diventa difficile fare appello ai valori della *publicness* per dare forza ai progetti. Infatti, i riferimenti alla sfera pubblica sono sempre più deboli nella letteratura. Il discorso sullo spazio pubblico produce tassonomie utili per distinguere la natura dei problemi e orientare, di conseguenza, strategie mirate di intervento (Carmona, JUD, 15-1 e 15-2, 2010; JU, 8-4, 2015). Può assumere una dimensione tecnica specifica (come abbiamo visto nelle tre riviste, in relazione a strade, parchi o spazi aperti) oppure privilegiare la sfera delle interazioni sociali. Questo diventa, progressivamente, il tema centrale di interesse (Haas e Mehaffy, UDI, *special issue*, 24-1, 2019), mentre la tecnica si limita a facilitare le relazioni, per quanto materialmente possibile. La deriva risulta evidente negli ultimi libri pubblicati sul tema da studiosi dell'università di Cincinnati (Mehta e Palazzo, 2020; Mehta, 2023). I requisiti più importanti del *public space* sono correlati alla sua natura di «bene comune»: accessibilità, inclusione, senso condiviso, possibilità d'uso sicuro e confortevole, rimedi alla erosione da consumo (Landman, UDI, *special issue*, 25-3, 2020). La funzione del progetto fisico è strumentale rispetto a questi obiettivi. Questo significa però che il discorso dell'*urban design* rischia di perdere la sua specificità tecnica per confluire nel vasto crogiuolo delle pratiche della vita quotidiana.

4.5 Neighborhood.

Se le tre riviste fanno testo, la più importante delle forme insediative dovrebbe essere il quartiere suburbano, o in generale ogni altro insediamento «a scala umana»: che sia *village*, *new town* o *gated community*. Infatti, sono assolutamente marginali gli spazi riservati ad altre forme che pure rappresentano realtà complesse, diffuse, verosimilmente cruciali: come *downtown* o *edge city*, metropoli o megalopoli, infrastrutture e paesaggi. L'orientamento rivela sentimenti e preoccupazioni fortemente radicati a una scala locale: con un atteggiamento forse nostalgico (neo-traditionalista?), forse ideologico (per l'influenza di qualche mito comunitario). Anche se non manca la consapevolezza che in quei contesti esistono dei problemi aperti. Perché «villages don't make a city» (Biddulph, JUD, 5-1, 2000), cioè offrono un'esperienza urbana oggettivamente limitata. Il sogno delle *new towns* di iniziativa pubblica sembra in declino in Europa, per mancanza di risorse, ma anche perché il bilancio delle esperienze compiute è solo parzialmente soddisfacente (dopo un quarto di secolo, il caso esemplare di Milton Keynes ha confermato che molti obiettivi sono stati mancati: Williamson, UDI, 1-4, 1996; Edwards, JUD, 6-1, 2001). Non può valere come un surrogato il modello della *gated community*: perché esprime interessi privati, nega alcuni valori della urbanità, produce effetti perversi (dati confermati dalla sua esportazione in altri mondi, come Cina o Brasile: si veda il quadro di sintesi di Xu e Yang, UDI, 13-4, 2008; 14-2, 2009).

Queste perplessità, tuttavia, non sembrano determinanti, perché il vero protagonista del discorso tecnico-professionale, secondo queste riviste, è il *quartiere suburbano* (e lo stile di vita conseguente). Le retoriche più comuni assumono la forma tipica del «racconto urbanistico», nel senso di Bernardo Secchi (1984): c'era una volta un modello di quartiere che assicurava una buona vita; crescita e dispersione insediativa hanno messo in crisi quella realtà; grazie all'impegno generoso e illuminato di esperti e attivisti (con allusioni evidenti al movimento del *new urbanism*) si intravede la via per invertire la rotta. I temi chiave sono la crisi del quartiere tradizionale; le tendenze degenerative dello *sprawl* urbano; la sfida, la possibilità di ricreare un ambiente e una vita di quartiere capaci di assicurare non solo una nuova funzionalità, ma un grado superiore di coesione e qualità. La soluzione sarebbe individuata nelle ricette del *new urbanism* che ho già commentato (par. 4.3). La visione dei problemi è dunque strettamente correlata a un ambiente particolare, peraltro sterminato e ben radicato nel centro del mondo (Rothblatt e Garr, 2021; Abbott, 2023). La letteratura si limita a riflettere alcuni interessi diffusi e influenti, senza la capacità, la volontà di ripensare la pluralità delle strutture insediative, indagare le loro mutue relazioni, anticipare i problemi critici del futuro. Una visione datata e in fondo provinciale. Che si fonda su una tradizione largamente inventata e si illude (o illude lo spettatore) sulle possibilità di rigenerarla con ricette semplificanti (dove troppo semplice non è la soluzione tecnica, ma l'idea di comunità e di urbanità che resta sottesa). Il libro di Emily Talen, *Neighborhood*, 2018, offre una rappresentazione perfetta della situazione. In questo senso, l'*urban design* diventa uno strumento ideologico, oltre che di valorizzazione professionale.

4.6 Walkability.

Anche su questo fronte gli orientamenti della letteratura mi sembrano riduttivi. L'osservatore troverà scarsi riferimenti alle modalità alternative della mobilità e tanto meno alla dimensione infrastrutturale dei problemi. Emerge invece (con un tasso rapidamente crescente negli ultimi dieci anni) un'attenzione speciale per gli spostamenti pedonali (Speck, 2013, 2018): una scelta certamente correlata all'interesse per il quartiere come ambiente insediativo a scala umana, ma anche all'ossessione americana per alcuni problemi di salute e vita buona (camminare fa bene, non si cammina abbastanza; la riluttanza popolare sembra ancora troppo forte e diffusa). In fondo, anche questa è una scelta provinciale, che riflette problemi peculiari del contesto di prossimità, mentre sono trascurate altre grandi questioni infrastrutturali e della mobilità, che pure hanno un impatto importante nello spazio e nel tempo. Una larga parte dei contributi si limita a ragionare sulle misure più opportune del fenomeno: quali sono gli indicatori descrittivi più significativi; quali i fattori materiali e comportamentali che possono favorire la disponibilità a camminare; quali le percezioni dei soggetti sull'idoneità degli spazi agli spostamenti pedonali. Qualche autore si avventura lungo la via della «filosofia del camminare»: *what is a walkable place? the walkability debate* (Forsyth, UDI, 20-4, 2015). Una pratica semplice e naturale diventa un indicatore influente della qualità dell'abitare (Forsyth e Southworth, JUD, 13-1, 2008). Possiamo osservare perciò una dilatazione del tema: nasce come interesse complementare delle indagini sulla *human scale* degli insediamenti urbani; diventa un pilastro potenziale della qualità di una forma insediativa. In un caso e nell'altro, trovo francamente eccessivo il dispendio di energie, se teniamo conto della banalità delle conclusioni di vaste ricerche.

4.7 Urban (design) quality.

È scontato che la qualità del progetto e della vita urbana siano temi centrali per la legittimazione e il successo dell'*urban design*. Il discorso procede nel solco del lavoro pionieristico di Kevin Lynch, senza poter contare, nella maggior parte dei contributi, su una pari creatività e capacità di innovazione. L'ipotesi è sempre quella di tracciare uno schema concettuale pertinente e convincente, che possa definire un complesso di requisiti della buona forma e del buon progetto

urbano, ai quali assegnare un valore normativo: almeno di indirizzo e valutazione, se non direttamente prescrittivo, date le tendenze più attuali del *design control* (par. 4.2). Un punto di differenza rispetto al contributo originario di Lynch riguarda la selezione dei requisiti: l'«immagine della città» che Lynch ha disegnato traeva spunto dalle percezioni e dalle esperienze dei soggetti, ma rappresentava comunque una sintesi dell'esperto. Oggi l'*everyday urbanism*, all'apparenza, è sempre più condizionato dalla volontà di dare voce al popolo, mentre più incerto o ambiguo diventa il rapporto con la competenza professionale. In ogni caso, diversi schemi concettuali sono stati proposti, negli ultimi anni, per aggiornare la visione di Lynch (un quadro di sintesi esauriente si trova in Mehta, 2023). Si tratta per lo più di contributi equivalenti, che differiscono solo per scelte o approfondimenti marginali. Uno dei più completi, a mio avviso, è la proposta di Ewing e Clemente (2013), che potremmo assumere come testimone dell'intera famiglia. Lo schema introduce sette requisiti. Un luogo di qualità deve offrire un'immagine all'osservatore, distinta (riconoscibile, capace di suscitare attenzione e memoria) e dotata di senso (*imageability*). Deve garantire una visuale ben delimitata e proporzionata, grazie a giochi opportuni di ampiezze, altezze e volumi (*enclosure*). Dimensioni, struttura e articolazione delle componenti fisiche devono essere a misura d'uomo, cioè alla portata dei sensi umani (*human scale*). I bordi dello spazio fisico non devono costituire un confine chiuso e invalicabile, ma consentire di vedere o immaginare oltre i confini (*transparency*). La varietà degli elementi e delle relazioni a disposizione diventa un punto di forza (*complexity*). Non deve mancare, però, un grado adeguato di ordine visuale, che dipende dalla compatibilità o meglio dalla complementarità degli elementi (*coherence*). La struttura spaziale sottesa deve essere comprensibile e deve favorire l'uso dei luoghi, grazie anche alla disponibilità di opportuni *landmarks* e alla possibilità del soggetto di costruire le sue mappe cognitive (*legibility*). Infine, i movimenti nello spazio devono essere facilitati da distanze a misura d'uomo e da connessioni adeguate, materiali e visive, fra tutti gli elementi (*linkage*). Un progetto di qualità deve curare il rispetto di questi requisiti. Raccomandazioni ragionevoli, che seguono le tracce di Lynch (*imageability, legibility*) e poi introducono qualche criterio compositivo e di funzionalità degli spazi rispetto ai movimenti; senza preoccuparsi, all'apparenza, delle tensioni potenziali fra alcuni principi (*enclosure vs. transparency, complexity vs. coherence*). Resta il limite generale delle raccomandazioni, che dovranno sempre essere interpretate nel contesto culturale e sociale specifico. Se anche fossero rispettate secondo le migliori intenzioni, l'esito non sarebbe scontato, perché la qualità non è determinata (soltanto) dal progetto e dalla decisione: come dice il poeta, «al andar se hace camino» (Antonio Machado, 1912). Questa prospettiva non è priva di conseguenze: viene a crescere il ruolo dei *behavioral studies* e della psicologia ambientale; nello stesso tempo, meno determinante risulta il contributo tecnico dell'*urban design*. Infatti, i manuali più recenti segnalano la debolezza crescente della presunta disciplina: competenze parziali e poco innovative, ambizioni più modeste (si veda per esempio Avi Friedman, 2021). Inoltre, gli schemi concettuali adottati per rappresentare e valutare la qualità dello spazio pubblico tendono ad assegnare un ruolo sempre più marginale ai temi della *physical configuration* (anche rispetto ai limiti già palesi in Ewing e Clemente), per privilegiare i comportamenti urbani e le esperienze vissute (Varna, 2014; Mitrašinovic e Mehta, 2021). La tendenza è chiara: la tecnica ha bisogno di robusti complementi che solo le pratiche possono generare.

4.8 Placelessness, place-making.

Il richiamo a Machado, nel paragrafo precedente, può spiegare il sostanziale (clamoroso) fallimento dell'idea di *place-making*. Doveva essere il tema forte e l'approdo naturale del nuovo *urban design* (la prospettiva appariva scontata agli esordi delle tre riviste, come ho documentato). Sono passati 30 anni e i risultati sono stati oggettivamente deludenti. Un indizio quantitativo: i contributi espressamente dedicati al tema, nel lungo periodo, sono diventati sorprendentemente rari nella letteratura specializzata. Inoltre, una parte cospicua dei casi si limita a riprendere, in termini divulgativi, il dibattito sociologico o geografico sul concetto di luogo e sulle differenze fra

spazio e luogo. Questo sfondo diventa utile per ragionare sulla diffusa *placelessness* di molti attuali ambienti insediativi e (purtroppo) anche di alcuni nuovi progetti di trasformazione urbana. Resta incerto o indeterminato il passaggio dall'analisi dei luoghi al *place-making* effettivo. In passato, due vie brevi sono state esplorate. La prima ha inteso la generazione di luoghi come un semplice esercizio di arredo urbano. Questa visione semplificante (Kathy Madden, *Place-making in Urban Design*, in Banerjee e Loukaitou-Sideris, 2011) non poteva offrire una risposta adeguata: infatti, è stata sostanzialmente abbandonata (nelle riviste sono ormai rarissimi i contributi sul tema). La seconda via si affida alla metodologia (Thomas, 2016): sarebbe possibile concepire e applicare qualche procedura capace di guidare alla scoperta o rigenerazione dei luoghi. Può valere come esempio il metodo «Place-Maker» che Marichela Sepe (CNR, Napoli) propone e utilizza da molti anni: una procedura laboriosa che evidenzia caratteri tipici di un ambiente insediativo, combinando l'analisi topografica con le percezioni degli abitanti (Sepe, 2013). In tal modo, si produce quella che Lynch avrebbe chiamato una «immagine della città» (del luogo), ma che l'autrice sovraccarica indebitamente di significati come (presunta) *identità locale* (dove, come spesso accade, il concetto di identità è usato in modo improprio). Che questo possa essere inteso come un contributo di *place-making* è un sintomo della confusione che regna nel campo. In realtà, disponiamo ormai di esperienze sufficienti per ripensare il concetto con grande cautela. In condizioni «insorgenti», a volte si possono verificare situazioni di *place-taking* da parte dei soggetti attivi (Hou, 2010; Arefi e Kickert, 2019). È normale, anzi doveroso, che politica e progetto diano vita a processi di *place-shaping* (Carmona ha dimostrato l'importanza dell'impegno, ma anche messo in evidenza che le dimensioni sociali ed evolutive del processo possono diventare più rilevanti di quelle strettamente tecniche: JUD, 19-1, 2014; 21-1, 2016). Meno plausibili sono le operazioni di *place-making*, se intese come progetti compiuti e auto-sufficienti (Carmona, UDI, 24-4, 2019; Larkham, UDI, 25-4, 2020). La generazione di un luogo, infatti, non può prescindere dalle esperienze effettive di vita, che avranno luogo nel corso del tempo. Come poeticamente spiega Machado. Forse è per questa ragione che il tema è diventato marginale nella letteratura dell'*urban design*, mentre suscita ancora l'entusiasmo dei «creativi», nel mondo delle arti e della comunicazione (si veda il vastissimo *Handbook of Placemaking* curato da Cara Courage, 2021, dove i contributi sul tema da parte della progettazione urbana sono quasi irrilevanti). La conseguenza, ancora una volta, è la presa d'atto di uno slittamento degli interessi: dal puro disegno fisico verso le pratiche della vita quotidiana.

4.9 Urban heritage (urban identity, urban regeneration).

Il patrimonio storico urbano potrebbe rappresentare un luogo tipico, che ha retto il corso del tempo oppure ha bisogno di una rigenerazione. Dal punto di vista dell'*urban design*, il tema introduce alcuni dilemmi. Il primo riguarda l'oggetto: si deve trattare (soltanto) di icone di alto valore simbolico e architettonico, oppure dell'*everyday heritage*, come ambiente ordinario di vita che merita rispetto e cura? Alcune culture della conservazione privilegiano i grandi oggetti. Una concezione del *design* che adotta un orientamento comportamentistico non può che concedere maggiore attenzione al trattamento degli ambienti insediativi ordinari, ereditati dal passato. La letteratura appare in bilico fra le due visioni, almeno nelle prime fasi (rinvio ai contributi fondamentali di Larkham e Pendlebury, JUD, anni '90). Nel corso del tempo è diventata più evidente e condivisa l'importanza dell'*everyday heritage*. Il secondo dilemma riguarda gli strumenti normativi. Nei primi anni '90, in Gran Bretagna la regolazione vincolistica di aree ed edifici storici era la prassi (par. 3.1). In seguito, anche in questo campo è emersa l'esigenza di una *governance* più flessibile e pro-attiva: è iniziata così la stagione dei progetti di rigenerazione urbana. Che, come è noto, sollevano una varietà di problemi: in bilico fra interesse pubblico e valorizzazione privata, fra istanze di tutela dell'esistente o di trasformazione innovativa. Un punto fermo si è consolidato rapidamente: lo scopo di questi progetti non può essere la conservazione di una forma fisica, ma la cura di una forma di vita, che evolve nel tempo. Non raramente, lo spirito della

conservazione ha investito (indebitamente) non solo le forme, ma la presunta *identità locale* (tema già anticipato nel par. 4.8). Dispiace constatare che una parte della letteratura adotta questa nozione in modo superficiale e fuorviante, come accade a certi ambienti della politica che abusano ideologicamente degli appelli identitari: agli uni e agli altri sarebbe utile qualche riflessione sulla «ossessione identitaria» (Remotti, 2007, 2010), sul «furore dell'identità» (Bettini, 2020), sulla «identità che non esiste» (Jullien, 2018). Più misura e sobrietà, su questo fronte, sarebbero un segno di maturità professionale (e responsabilità sociale). In ogni caso, è possibile concludere che anche i temi dell'*heritage*, in questo quadro, tendono a perdere la specificità originaria, per confluire nel vasto campo delle esperienze urbane e dei nessi tra forme e comportamenti dell'abitare.

4.10 Urban design (per concludere)

Alla fine, dopo un lungo percorso, come deve essere intesa questa etichetta? «Shaping the cities and their public realm»: potrebbe essere questo l'impegno da condividere, secondo Aspa Gospodini (University of Thessaly; JUD, 25-1, 2020). Alcune fonti, però, sembrano voler circoscrivere il campo. «Shaping the public space»: ecco la priorità (Dovey, *ivi*), nell'ipotesi che il disegno degli spazi pubblici abbia un effetto generativo sulla formazione o trasformazione della città. Questo non significa che il tema delle architetture urbane (o della città) venga a svolgere una funzione decisiva. Al contrario, con una certa sorpresa ho documentato che la letteratura del settore dedica un'attenzione solo marginale ai grandi progetti urbani. La giustificazione sarebbe (come osserva Alex Krieger, Harvard, in Krieger e Saunders, 2009, cap. 8) che l'*urban design*, come campo di esperienze e di riflessioni, non deve occuparsi necessariamente della formalizzazione e realizzazione di progetti concreti; potrebbe limitarsi a predisporre le condizioni tecniche e procedurali sulla base delle quali i progetti finali saranno portati a compimento (in questo senso, la funzione non sarebbe diversa da quella del *planning strategico*, se non per la natura specifica di alcuni problemi, strumenti e argomenti). Secondo altre voci (si veda sempre il quadro rappresentato da Krieger, *ivi*), la visione potrebbe essere ancora più riduttiva: nulla più che un «frame of mind», utile per impostare in modo adeguato i problemi reali di progettazione urbana (il rischio è di cadere nella pura metodologia, come è accaduto a certe correnti del *planning*). Un dato non sembra in discussione (infatti, generalmente viene eluso o lasciato in ombra): non vi è ragione per intendere l'*urban design* come una «disciplina» (Krieger, *ivi*; Dovey, JUD, 25-1, 2020). Se lo fosse, non potrebbe permettersi di lasciare irrisolti alcuni dilemmi sui fondamenti paradigmatici: *arte* o *scienza*? Non mancano, ancora oggi, ragionamenti confusi sulla possibile natura di *scienza* o *pseudoscienza*: discorsi vani, come ho argomentato più volte (Palermo, 2022a, cap. 3.1), perché in questa famiglia di pratiche il giudizio di verità non è mai determinante. Più appropriata è l'idea di *arte*, anche se molti studiosi del settore si preoccupano di prendere le distanze dalle concezioni più ludiche e auto-referenziali del concetto, per ribadire invece le responsabilità etiche e sociali (Stephen Marshall, Bartlett, JUD, 21-4, 2016). La prospettiva a mio avviso è assolutamente pertinente e certamente non riduttiva, purché non sia separata dalla sfera essenziale del *crafting* (Palermo 2022a, cap. 3.6). Trovo esecrabile la tentazione di dare forza all'approccio puntando sulla «art and science of place-making» (Cidre, Bartlett, JUD, 21-5, 2016): formula priva di giustificazioni e di senso. Si tratta, invece, di una forma di «art and craft» che deve essere sviluppata nei modi più adeguati in relazione al tema e al contesto specifico. La classificazione di diversi tipi di spazi urbani (Carmona, JUD, 15-1, 15-2, 2010) e di diversi tipi di pratiche progettuali (Lang, JUD, 1-1, 1996) sono una componente essenziale della (indispensabile) articolazione del discorso. Ogni tentativo di individuare un quadro di riferimento unitario e generale porta a formulazioni vuote o di scarsa utilità. Come la definizione – che è impossibile non condividere – che Stefano Cozzolino *et al.* (Dortmund) hanno costruito grazie a una serie di comparazioni e semplificazioni. Corretta, ma sostanzialmente irrilevante: «urban design is a purposeful activity with collective and public concerns that deals with the production and adaptation

of the built environment at scales larger than a single plot or building...» (JUD, 25-1, 2020). Il problema è come questo intento generale viene concepito e realizzato nella prassi. Emerge dunque un paradosso: sembra impossibile chiarire e condividere, in termini generali e unitari, di che cosa veramente si tratta; quando una soluzione plausibile si delinea, rischia di risultare troppo banale o poco determinata. Non esiste alternativa al confronto reale sulle pratiche, con l'attenzione necessaria alle differenze contestuali, ma anche scelte responsabili rispetto alle priorità e alle possibilità in gioco. La stessa conclusione vale, a mio avviso, nel campo (altrettanto ambiguo e sfuggente) del *planning*: come sostiene Ernst Alexander (2015), «there is not planning, only planning practices». Il corso delle pratiche ci segnala che è in atto una deriva sostanziale: la celebrazione della tecnica, del progetto, del controllo, ha lasciato il posto alle illusioni del *place-making*, ma ora si addensano le incognite del *tactical, temporary, informal (messy) urbanism*.

5. Una tacita deriva

La letteratura che ho preso in considerazione rivela vuoti inattesi e omissioni forse sorprendenti, ma certo non banali: le implicazioni, le conseguenze sembrano rilevanti e non positive. Come interpretare e governare l'evoluzione delle forme urbane nei processi insediativi a scala vasta attualmente in atto in certi contesti? Come orientare il lavoro progettuale di fronte agli impegni e alle responsabilità delle grandi trasformazioni urbane «per parti», la realtà più comune e influente in molti territori? Come valutare e sviluppare la contaminazione eventuale della regolazione urbanistica con principi morfologici e requisiti progettuali? Come evitare la deriva meramente comunicativa delle visioni spaziali e strategiche, assicurando sempre qualche contributo effettivo ai temi della forma e organizzazione del territorio? Come concepire progetti di paesaggio più sensibili alle esperienze vissute dei luoghi, non solo a ragioni presunte di identità o di forma? Come approfondire l'impatto morfogenetico e il contributo effettivo allo sviluppo sociale-territoriale dei progetti di grandi infrastrutture? Non sono domande inedite; sono note le difficoltà di produrre, al riguardo, argomenti originali e significativi. Il problema è che su questioni sostanziali di quest'ordine non solo mancano contributi rilevanti nelle riflessioni più recenti, ma diventa palese una caduta obiettiva di attenzione: si tratta di temi che sembrano ormai al margine dell'agenda. Non sembra neppure possibile sostenere che l'orientamento oggi prevalente sia offrire contributi di dettaglio, relativi a funzioni e spazi specifici, ma pur sempre coerenti con una visione d'insieme, che possa sembrare plausibile, legittima, condivisa. Nella maggior parte dei casi si tratta, invece, di *frammenti*, sostanzialmente autonomi e privi di un riferimento comune: come se la ricomposizione delle parti non fosse un problema rilevante, e comunque l'esigenza di compiere qualche progresso graduale rispetto a temi particolari fosse un obiettivo giustificato, almeno nel breve termine. Non a caso, sono sempre più frequenti i richiami alla logica del *tactical urbanism*. «Passi brevi, ma visione lunga»: come è noto, era questo l'auspicio e il programma di Patrick Geddes. Oggi il dato evidente è che l'orizzonte dei problemi è circoscritto, nello spazio e nel tempo, mentre le esigenze di flessibilità, contingenza, adattamento diventano irresistibili nei fatti (anche se restano in secondo piano in linea di principio). Si tratta certamente di una revisione in atto dei modelli professionali, ma probabilmente anche del riconoscimento che il ruolo delle pratiche sociali è determinante. Una prospettiva modesta, che in ogni caso merita rispetto, al confronto con le divagazioni spesso arbitrarie degli utopisti o con le pretese imperiose (ma debolmente giustificate) dell'urbanistica moderna? Se qualche progresso parziale è possibile, sarebbe irragionevole rinunciare alle opportunità, trascurando gli sviluppi necessari dei concetti, delle tecniche, delle sperimentazioni. Resta il fatto che l'*urban design* è stato animato da ambizioni *civiche*, che spesso hanno preso la forma del grande progetto urbano o del grande disegno di piano: dove l'attributo non richiama la *grandeur*, irrimediabilmente datata, di «city beautiful», ma la capacità di incidere positivamente sulla sostanza e sulla qualità dei processi di trasformazione, nel contesto dato.

Oggi dovremmo concludere che quelle aspirazioni sono state vane e prive di misura? La questione appare incerta, ma io non credo che possa essere improvvisamente elusa. Una visione parziale e incrementale non è necessariamente un limite e un problema. Tuttavia, un'eventuale revisione di rotta, rispetto alle ambizioni del passato, dovrebbe essere giustificata con buoni argomenti. Mentre la mia impressione è che la letteratura si limiti a segnalare una deriva di fatto, senza una vera riflessione critica sulle ragioni dei mutamenti in atto. Non solo: rischia di venire meno il requisito della specificità dei contributi. L'orientamento «comportamentista» che oggi sembra prevalere nel mondo dell'*urban design* è un dato che emerge anche dalla letteratura sul fenomeno urbano (se consideriamo le tendenze editoriali più recenti di riviste come *City*, la più solida *Cities*, persino la classica *Urban Studies*) e dalla pianificazione stessa (come ho mostrato in Palermo, 2022b, analizzando una selezione di fonti; il giudizio sarebbe confermato anche esaminando altre riviste autorevoli, come il glorioso *Journal of Planning Education and Research*). Una pluralità di tradizioni sembra dunque convergere verso un approdo comune, che appare alquanto riduttivo. Se così fosse, il bilancio a mio avviso non potrebbe essere positivo: non basta agire sui frammenti, senza chiedersi quale è, o potrebbe essere, la sorte delle buone intenzioni che hanno animato gli sviluppi disciplinari nel lungo periodo, se pur con esiti assai controversi. Se (*urban*) *planning* e *design* aspirano ancora a una migliore reputazione e rilevanza sociale, non possono eludere questa famiglia di problemi. Forse non basta occuparsi localmente di *walkability*, *main street*, giardini o *shopping malls*. Senso dei luoghi, sfera pubblica, sostenibilità ambientale e sociale, condizioni materiali dell'abitare sono questioni determinanti che non è sufficiente evocare: richiedono una capacità d'azione effettiva rispetto a temi e contesti determinati.

6. Alla ricerca di punti fermi: ipotesi, responsabilità

In un quadro eterogeneo, fluido, sfuggente, l'orientamento che auspico forse potrebbe contare su due punti fermi. L'*organizzazione dello spazio in termini di forma* (per riprendere la formula pregnante di Giancarlo De Carlo) è pur sempre la missione principale non solo del *design*, ma della stessa pianificazione. La conseguenza è che non sarebbe giustificato un entusiasmo eccessivo, tanto meno esclusivo, verso la forma dei piani di ultima generazione: nulla più che uno scenario strategico che potrà essere precisato soltanto tramite politiche e progetti mirati. L'approdo a questa versione debole della strumentazione disciplinare (che è condiviso anche dalla letteratura del *design*, come ho documentato) non è stato una conquista, ma l'esito di una lenta deriva, segnata dal fallimento di altre visioni, più ambiziose e prescrittive. Non mi sembra lecito dimenticare che le posizioni attuali sono state a lungo contrastate, in Italia, da larga parte dell'area disciplinare: non solo dagli esponenti della corrente massimalista, ma anche dai migliori interpreti del riformismo urbanistico, che infatti hanno criticato severamente, alle soglie del secolo, la visione e le esperienze di Luigi Mazza, che oggi rappresentano uno dei pochi riferimenti ancora significativi e potenzialmente influenti. Inoltre, sarebbe ingenuo dimenticare che un orientamento strategico è stato sperimentato, in altri paesi, da quasi mezzo secolo: nessuna illusione è consentita; i limiti sono chiari, non possono essere ignorati.

Questo comporta, a mio avviso, la necessità di un cambio di paradigma (Palermo, 2022a): l'urbanistica oggi non può occuparsi soltanto delle pre-condizioni dei fatti urbani (nella forma di regole o visioni), ma deve assumere responsabilità dirette nel campo delle azioni effettive, cioè della produzione di politiche e progetti, concreti e specifici, coerenti (si spera) con una visione condivisa. Ritengo che la conclusione valga per l'interpretazione attuale dell'*urban planning* come per quella del *design* (che in questo senso potrebbero essere intesi come filoni convergenti). Non basta l'appello al «frame of mind» come premessa e guida di azioni o eventi futuri. Riemerge l'attualità del profilo dell'*architetto-urbanista* (una sfida largamente incompiuta) e vi è ragione di chiedersi se e come la cultura urbanistica sia in grado di contribuire, in modi originali e influenti, alla qualità della progettazione e delle trasformazioni urbane. Sarebbe un errore, però,

concentrarsi esclusivamente sulle dimensioni fisiche e formali dell'impegno progettuale – come ultima fase di quella oscillazione fra *fisico e sociale* che, con alterne vicende, tende a riprodursi da più di un secolo. Dalle esperienze dovremmo avere imparato che lo sviluppo di un progetto urbano rilevante pone sempre problemi sensibili di *policy*. L'urbanista oggi dovrebbe saper trarre profitto dalla ormai lunga familiarità con questioni di *consensus-building*, decisione, processo e gestione. Sensibilità e competenza su questi temi sono requisiti probabilmente indispensabili, che dovrebbero accompagnare le capacità progettuali in senso stretto (mi sembra questo il secondo punto fermo). Alcune voci interne al mondo dell'*urban design* hanno colto da tempo questa esigenza: da Jonathan Barnett, che mezzo secolo fa – sulla base delle esperienze dirette svolte a New York – concepiva quel campo di pratiche come una *public policy* (Barnett, 1974), fino a Matthew Carmona, che recentemente (nonostante le difficoltà ormai palesi dei *form-based codes* e dei «piani disegnati») ha voluto rilanciare il tema della *design governance* in UK (Carmona, JUD, 19-1, 2014). Questo significa non eludere le responsabilità professionali, per abbandonarsi al flusso delle pratiche sociali secondo la deriva in atto, ma provare a rinnovare la tecnica in forme più pertinenti ed efficaci. Il quadro che si delinea – non ignoro questo limite – può destare un certo imbarazzo. Mentre la letteratura più recente sembra privilegiare interessi di parte, sempre più minuziosi e circoscritti (talora effimeri), la sostanza dei problemi continua a rinviare alle sfide (non inedite) della complessità. Nulla di nuovo, all'apparenza. Forse un eterno ritorno a istanze datate e aspirazioni irrisolte è la sorte più verosimile? L'eventuale discontinuità, rispetto a un passato generalmente deludente, dipenderà soltanto dalla capacità effettiva degli urbanisti di trarre qualche insegnamento da esperienze ormai estese e spesso tormentate. Dobbiamo accettare un ridimensionamento sostanziale di ruoli e responsabilità, o accontentarci della celebrazione retorica di una complessità puramente declamata? Oppure si intravedono le condizioni per scelte e azioni più responsabili e mature, capaci effettivamente di incidere sul corso degli eventi?

Saper ripensare e praticare – al tempo stesso e insieme – il *progetto* e le *politiche urbane* come costrutti sociali (come hanno insegnato De Carlo e Wildavsky, per indicare solo due fonti esemplari, evidentemente indipendenti): questo sembra essere il passaggio, il requisito essenziale. L'ipotesi ha preso forma da diversi decenni, ma i progressi sono stati molto parziali. Un filone di «analisi delle politiche» dedica oggi l'attenzione dovuta ai temi del *policy design*, cioè ai problemi sostantivi (non solo procedurali) che la costruzione e attuazione di una politica crea in un contesto specifico (Howlett, 2019; van Buuren, Lewis e Peters, 2023); l'impegno, però, generalmente si arresta alla soglia dei temi della progettazione fisica. Dalla parte degli urbanisti, invece, la riscoperta recente della dimensione strategica dei problemi non sembra indurre al «return of the political» (Mouffe, 1993), ma solo a qualche esercizio metodologico e comunicativo. Le visioni innovative di Pierluigi Crosta (1984) e Luigi Mazza (1987), che risalgono a tempi ormai lontani, sono rimaste senza sviluppi originali e rilevanti nel mondo dell'urbanistica italiana. La deriva inesorabile verso il *tactical urbanism* vale, però, come una conferma sostanziale delle buone ragioni, della necessità di quelle intuizioni. Anche se gli esiti sembrano incerti, la via è chiaramente tracciata: senza alternative. Un futuro significativo per l'*urban design* (come per il *planning*) dipenderà, a mio avviso, dalla capacità di rispettare le due condizioni evocate in questo paragrafo.

Nota

Nota. Per brevità, non citerò in questa sede tutti gli articoli delle tre riviste segnalati nel testo (il numero sarebbe troppo elevato). Il lettore dispone dei riferimenti essenziali: autore, numero del volume, numero della *issue*, anno di pubblicazione. Le riviste sono accessibili in rete; è facile rintracciare titoli e testi completi.

Riferimenti bibliografici

- ABBOTT C. (2023), *Suburbs*, Oxford University Press, New York
- ALEXANDER C., ISHIKAWA S., SILVERSTEIN M. (1977), *A Pattern Language. Town, Buildings, Construction*, Oxford University Press, New York
- ALEXANDER C., NEISS H., ANNINO A., KING I. (1987), *A New Theory of Urban Design*, Oxford University Press, New York
- ALEXANDER E. (2015), *There is No Planning, Only Planning Practices. Notes for Planning Theories*, in "Planning Theory", vol. 14(1), pp. 1-13
- AREFI M., KICKERT C. (eds) (2019), *The Palgrave Handbook of Bottom-Up Urbanism*, Palgrave Macmillan, Cham, Switzerland
- ASCHER F. (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Éditions de L'Aube, La Tour-d'Aigues
- BANERJEE T., LOUKAITOU-SIDERIS A. (eds) (2011), *Companion to Urban Design*, Routledge, London-New York
- BARNETT J. (1974), *Urban Design as Public Policy. Practical Methods for Improving Cities*, McGraw-Hill, New York
- ID. (2014), *Do Not Define Urban Design Too Narrowly*, in "Journal of Urban Design", vol. 19(1), pp. 49-52
- ID. (2016), *City Design. Modernist, Traditional, Green and Systems Perspectives*, Routledge, London-New York (1st edition, 2011)
- BEN-JOSEPH E. (2005), *The Code of the City. Standards and the Hidden Language of Place Making*, MIT Press, Cambridge Mass.
- BETTINI M. (2020), *Hai sbagliato foresta. Il furore dell'identità*, il Mulino, Bologna
- BOHIGAS O. (1991), *Barcelona. City and Architecture*, Rizzoli, New York
- ID. (1998), *Modernidad e la arquitectura de la Espana republicana*, Tusquets, Barcelona
- ID. (2004), *Ten Points for an Urban Methodology*, in Marshall T. (ed.), *Transforming Barcelona*, Routledge, London- New York, pp. 91-96
- BUSQUETS J. (1992), *Barcelona: Evolution urbanistica de una ciudad compacta*, Fundatiòn Mappre, Barcelona
- CALTHORPE P. (2011), *Urbanism in the Age of Climate Change*, Island Press, Washington DC
- CARMONA M. (ed.) (2014), *Explorations in Urban Design. An Urban Design Research Primer*, Routledge, London-New York
- ID. (2018), *Principles for Public Space Design. Planning to Do Better*, in "Urban Design International", vol. 24(1), pp. 47-59
- CARMONA M., MARSHALL S. STEVENS Q. (2006), *Design Codes: Their Use and Potential*, in "Progress in Planning", vol. 65(4), pp. 209-289
- CARMONA M., PUNTER J. (1997), *The Design Dimension of Planning*, Spoon Press, London-New York
- CARMONA M., TIESDELL S. (eds) (2007), *Urban Design Reader*, Architectural Press, Oxford
- CHASE J., CRAWFORD M., KALISKI J. (eds) (1999), *Everyday Urbanism*, Monacelli Press, New York
- COLAROSSO P., LATINI A. P. (eds) (2007), *La progettazione urbana*, Il Sole 24 ORE, Milano
- COURAGE C. (ed.) (2021), *The Routledge Handbook of Placemaking*, Routledge, London-New York
- CROSTA P. L. (1984), *La produzione sociale del piano*, FrancoAngeli, Milano
- CULLEN G. (1961), *Townscape*, Architectural Press, London
- CUTHBERT A. (ed.) (2003), *Designing Cities. Critical Readings in Urban Design*, Blackwell, Oxford

- ID. (2007), *A Requiem for an Era. Review and Critique of the Last 50 Years*, in "Urban Design International", vol. 12(4), pp. 177-223
- D'ACCI L. (ed.) (2019), *The Mathematical Models of Urban Morphology*, Springer, Cham, Switzerland
- DE SOLÀ MORALES R.M. (1996), *Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades*, Actar, Barcelona
- ID. (1999), *Progettare città*, Lotus Quaderni, n. 23, Electa, Milano
- DEVILLERS C. (1996), *Le projet urbain*, Pavillon de l'Arsenal, Paris
- DIAZ D.R. (2005), *Barrio Urbanism*, Routledge, London-New York
- DOUGLAS G. (2018), *The Help-Yourself City. Legitimacy and Inequality in DIY Urbanism*, Oxford University Press, New York
- DOVEY K. (2009), *Becoming Places. Urbanism, Architecture, Identity, Power*, Routledge, London-New York
- DUANY A., PLATER-ZYBERG E. (1991), *Town and Towns-Making Principles*, Rizzoli, New York
- DUANY A., TALEN E. (eds) (2013), *Landscape Urbanism and its Discontents. Dissimulating the Sustainable City*, New Society Publishers, Toronto
- ELLIN N. (1996), *Postmodern Urbanism*, Princeton Architectural Press, New York
- ID. (2006), *Integral Urbanism*, Routledge, London-New York
- ID. (2013), *Good Urbanism. Six steps to Creating Prosperous Places*, Island Press, Washington DC
- ERCAN A. M. (ed.) (2011), *Regenerative Urbanism*, IdealKent Press, Ankara
- EWING R., CLEMENTE O. (2013), *Measuring Urban Design*, Island Press, Washington DC
- FAINSTEIN S. S. (2010), *The Just City*, Cornell University Press, Ithaca, NY
- FRIEDMAN A. (2021), *Fundamentals of Sustainable Urban Design*, Springer, Cham, Switzerland
- GIBBERD F. (1953), *Town Design*, Architectural Press, London
- GUNDER M., HILLIER J. (2009), *Planning in Ten Words or Less. A Lacanian Entanglement with Spatial Planning*, Ashgate, Farnham, UK
- HAAS T. (ed.) (2011), *Sustainable Urbanism and Beyond*, Rizzoli, New York
- HAAS T., OLSSON K. (eds) (2014), *Emergent Urbanism. Urban Planning and Design in Times of Structural and Systemic Change*, Ashgate, Farnham, UK
- HILLIER B. (1996), *Space is the Machine*, Cambridge University Press, Cambridge
- HILLIER B., HANSON S. (1984), *The Social Logic of Space*, Cambridge University Press, Cambridge
- HOU J. (ed.) (2010), *Insurgent Public Space. Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*, Routledge, London-New York
- HOWLETT M. (2019), *Designing Public Policies. Principles and Instruments*, Routledge, London-New York (1st edition, 2011)
- HUET B. (1984), *The City as a Dwelling Space: Alternatives to the Charter of Athens*, in "Lotus", n. 41, pp. 6-17
- KEEBLE L. (1952), *Principles and Practice of Town and Country Planning*, Estates Gazette, London
- KELBAUGH D. (2002), *Repairing the American Metropolis*, University of Washington Press, Seattle-London
- KRIEGER A., SAUNDERS W.S. (eds) (2009), *Urban Design*, University of Minnesota Press, Minneapolis
- KRIER R. (1979), *Urban Space*, Rizzoli, New York
- KROPF K. (2017), *The Handbook of Urban Morphology*, Wiley, New York
- JULLIEN F. (2018), *L'identità culturale non esiste*, Einaudi, Torino (Éditions de l'Herne, Paris, 2016)
- LANG J. (1994), *Urban Design. The American Experience*, Wiley, New York
- ID. (2005), *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*, Elsevier, Oxford

- LYDON M., GARCIA A. (2015), *Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change*, Island Press, Washington DC
- LYNCH K. (1960), *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge Mass.
- MADANIPOUR A. (2017), *Cities in time. Temporary Urbanism and the Future of the City*, Bloomsbury Academic, London
- MAZZA L. (1987), *Teoria dell'urbanistica*, Celid, Torino
- MEHTA V. (2023), *Public Space*, Routledge, London-New York
- MEHTA V., PALAZZO D. (eds) (2020), *Companion to Public Space*, Routledge, London-New York
- MITRAŠINOVIĆ M., MEHTA V. (eds) (2021), *Public Space Reader*, Routledge, London-New York
- MONTGOMERY C. (2013), *Happy City. Transforming Our Lives Through Urban Design*, Farrar, Straus and Giroud, New York
- MOSTAFAVI M., NAJLE C, (eds) (2003) *Landscape Urbanism. A Manual of the Machinic Landscape*. Architectural Press, London.
- MOSTAFAVI M., DOHERTY G. (eds) (2006), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publishers, Harvard, Cambridge Mass.
- MOUFFE C. (1993), *The Return of the Political*, Verso, London-New York
- OLIVEIRA V. (2016), *Urban Morphology. An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*, Springer, Cham, Switzerland
- ID. (ed.) (2019), *J. W. R. Whitehand and the Historico-Geographical Approach to Urban Morphology*, Springer, Cham, Switzerland
- PALERMO P.C. (2022a), *Il futuro dell'urbanistica post-riformista*, Carocci, Roma
- ID. (2022b), *L'azione e la parola. I mondi divergenti dell'urbanistica contemporanea*, in "EcoWebTown", n. 26, pp. 1-12
- PANERAI P, MANGIN D. (1999), *Projet urbain*, Parenthèses, Marseille
- PERLOFF H. S. (1956), *Education of City Planners: Past, Present, and Future*, in "Journal of the American Institute of Planners", vol. 23(4), pp. 186-217
- PICCINATO G. (1974), *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Officina, Roma
- PINSON G. (2009), *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Po, Paris
- PORTAS N. (1965), *A cidade como arquitectura*, Livros Horizonte, Lisbon
- ID. (1998), *L'emergenza del progetto urbano*, in "Urbanistica", n.110, pp. 51-60
- PUNTER J.(ed.) (2010), *Urban Design and the British Urban Renaissance*, Routledge, London-New York
- QUARONI L. (1967), *La Torre di Babele*, Marsilio, Padova
- RATTI C. (2004), *Urban Texture and Space Syntax. Some Inconsistencies*, in "Environment and Planning B", vol. 31(4), pp. 487-499
- REMOTTI F. (2007), *Contro l'identità*, Laterza, Roma-Bari
- ID. (2010), *L'ossessione identitaria*, Laterza, Roma-Bari
- ROTHBLATT D. N., GARR D. J. (2021), *Suburbia. An International Assessment*, Routledge, London-New York (1st edition, Croom Helm, London, 1986)
- ROY A. (2011), *Urbanisms, Worlding Practices and the Theory of Planning*, in "Planning Theory", vol. 10(1), pp. 6-15
- RYAN B. (2017), *The Largest Art. A Measured Manifesto for a Plural Urbanism*, MIT Press, Cambridge Mass.
- SECCHI B. (1984), *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino

- ID. (1989), *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino
- SEPE M. (2013), *Planning and Place in the City. Mapping Place Identity*, Routledge, London-New York
- SHANE D. G. (2011), *Urban Design since 1945. A Global Perspective*, Wiley, New York
- SORKIN M. (2009), *The End(s) of Urban Design*, in Krieger A., Saunders W.S. (eds), *Urban Design*, University of Minnesota Press, Minneapolis, pp. 155-182
- SPECK J. (2013), *Walkable City. How Downtown Can Save America, One Step at a Time*, Farrar, Straus and Giroud, New York
- ID. (2018), *Walkable City Rules. 101 Steps to Making Better Places*, Island Press, Washington DC
- STEVENS Q., DOVEY K. (2023), *Temporary and Tactical Urbanism. (Re)Assembling Urban Space*, Routledge, London-New York
- STÜBBEN J. (1890), *Der Städtebau*, Bregsträsser, Berlin
- TALEN E. (2005), *New Urbanism and American Planning. The Conflict of Cultures*, Routledge, London-New York
- ID. (ed.) (2013), *Charter of the New Urbanism*, McGraw Hill, New York (1st edition, 1999)
- ID. (ed.) (2015), *Retrofitting Sprawl. Addressing Seventy Years of Failed Urban Form*, University of Georgia Press, Athens, Georgia
- ID. (2018), *Neighborhood*, Oxford University Press, New York
- THOMAS D. (2016), *Place-Making. An Urban Design Methodology*, Routledge, London-New York
- UNWIN R. (1909), *Town Planning in Practice. An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*, Fisher, London
- VAN BUUREN A., LEWIS J., PETERS B. G. (eds) (2023), *Policy-Making as Designing*, Policy Press, Bristol
- VAN NES A., YAMU C. (2021), *Introduction to Space Syntax in Urban Studies*, Springer, Cham, Switzerland
- VARNA G. (2014), *Measuring Public Space. The Star Model*, Ashgate, Farnham, UK
- WALDHEIM C. (ed.) (2006), *Landscape Urbanism: A Reader*, Princeton University Press, Princeton
- ID. (2016), *Landscape as Urbanism. A General Theory*, Princeton University Press, Princeton
- WIRTH L. (1939), *Urbanism as a Way of Life*, in "American Journal of Sociology", vol. 44(1), pp. 1-24

A partire da Roma. Temi per il progetto urbano.

Luca Montuori

Abstract:

IT) Dal dopoguerra si immagina di poter progettare il ruolo e la forma della capitale nelle aree orientali della città di Roma, parallelamente il divario tra teoria e pratica del progetto urbano sembra aver registrato un progressivo scollamento che ha portato a un totale disallineamento tra indirizzi, scelte amministrative, analisi e ricerche. Sebbene spesso le parole della politica coincidano con i temi della discussione pubblica (rigenerazione, ecologia, consumo di suolo) non sempre assumono lo stesso significato nei contesti in cui vengono declinate.

A partire da questa considerazione il testo porta una riflessione sui possibili percorsi utili a rendere alcuni ambiti di ricerca più consapevoli e operativi, in grado di influenzare gli indirizzi politici.

Il testo si sviluppa a partire dalla descrizione di esperienze didattiche universitarie messe a confronto con brani estratti dal libro *Anello verde, Roma paesaggio con figure* che racconta la genesi di un programma strategico per le aree orientali di Roma e che rispecchia il tentativo di riportare il progetto urbano al centro della discussione sulla trasformazione dello spazio della città.

EN) Since the post-war period, it has been imagined that a role and form of Rome as a capital city could be planned in the eastern areas of the city. At the same time, the gap between theory and practice of urban design seems to have progressively widened, leading to a total disconnection between policy, administrative choices, analysis and research. Although the words of policy often coincide with the themes of public discussion (urban regeneration, ecology, land consumption) they do not always take on the same meaning in the contexts in which they are declined.

From this consideration, the text reflects on possible ways to make urban research areas more aware and operational, capable of influencing policy directions.

The text develops from the description of university didactic experiences compared with parts extracted from the book *Anello verde, Roma paesaggio con figure*, which recounts the genesis of a strategic program for the eastern areas of Rome and reflects the attempt to bring the urban project back to the centre of the discussion on the transformation of the city's space.

Tra teorie e dispositivi, una premessa

Questo saggio nasce a partire da una selezione di testi estratti dal libro *Anello verde, Roma paesaggio con figure*¹ messi in relazione alle esperienze maturate in attività didattiche e di ricerca, sviluppate negli ultimi due anni all'interno del Laboratorio di progettazione 3M della laurea magistrale del Dipartimento di Architettura di Roma Tre². In questo confronto tra metodi e strumenti diversi,

¹ L. Montuori, *Anello verde, Roma paesaggio con figure*, Libria, Melfi, 2022.

² Il Laboratorio si compone di diversi moduli e docenti e si avvale della collaborazione di esperti, progettisti e dottori di ricerca. Professori titolari del corso sono: prof. Luca Montuori, prof.ssa Anna Laura Palazzo, prof. Alessandro Gabbianelli, phd Carlo Palleschi (aa 2022-23), phd Francesca Parente (aa 2023-2024). Collaborano al corso: arch. Riccardo Martino,

l'obiettivo è di analizzare le interazioni e le traiettorie possibili tra teoria, o meglio tra un contesto teorico e culturale, e pratica, o meglio gli atti amministrativi necessari per indirizzare la trasformazione urbana. Infine, la pratica dovrebbe tornare alla teoria con un continuo trasferimento di informazioni che permetta di sviluppare nuovi indirizzi di ricerca.

Il progetto prende in esame la realizzazione di tre stazioni ferroviarie affrontando i temi proposti in maniera interscalare: architettura, città, paesaggio, economia. Le tre stazioni sono previste, in conseguenza di un accordo stipulato tra Roma Capitale e RFI, in aree ormai consolidate di quella che un tempo era considerata la periferia "lontana", lungo il limite che separa i quartieri della periferia est di Roma e il Parco dell'Appia Antica (fig: 01): Selinunte, tra Tuscolana e Tor Fiscale; Statuario, tra Cinecittà e via Appia; Torricola, tra Ciampino e il GRA. Oggi questo limite, un tempo netto, si configura come un insieme discontinuo e poroso (che Anna Laura Palazzo invita ad osservare *dall'alto e attraverso* finalizzando lo sguardo al progetto dell'urbano oggetto della riflessione di Francesca Paola Mondelli ed Elisabetta Vacca) che si espande tra infrastrutture antiche e contemporanee: gli acquedotti, le vie consolari con le loro emergenze monumentali e le infrastrutture moderne, le ferrovie esistenti e gli spazi residuali della contemporaneità (sulle cui forme e usi si interroga Eliana Saracino). Un limite che non è quindi una "linea", certa e definita, ma uno "spazio", un paesaggio frammentato in cui si dispongono – suggerendo "altri percorsi" – i segni eterogenei per temporalità, natura e scala (di cui tratta il saggio di Alessandro Gabbianelli e Linda Flaviani). Tre sono i motivi che legano la redazione dello strumento strategico dell'Anello verde e il percorso di ricerca proposto nel corso.

Il primo riguarda un ripensamento del ruolo delle connessioni fisiche e percettive tra spazi aperti e parti edificate della città, tra archeologia e luoghi della contemporaneità, tra nodi locali e scala territoriale. Le tre stazioni si collocano lungo "un sistema che deve essere ripensato come un ambito *di paesaggio di spazi aperti compresi o limitrofi all'urbano* (secondo la definizione del Piano Regolatore), costituito da parti di diversa natura tra loro interconnesse o potenzialmente collegabili, per realizzare un sistema di fruizione alle aree di uso pubblico anche attraverso reti per la mobilità dolce. (...) Un insieme di spazi che connette il sistema infrastrutturale dell'anello ferroviario a un sistema di vuoti di alto valore naturalistico (...)”³. Se si guarda alla accessibilità delle stazioni i dati risultano di notevole interesse. La stazione Statuario, per esempio, ha un bacino pedonale molto ridotto (circa 5.000 persone nel raggio di 1km), se si estende la domanda al bacino ciclabile la richiesta aumenta notevolmente (oltre 60.000 persone tra addetti e residenti nel raggio di 3 km). Con la realizzazione della linea di tram (la prosecuzione prevista della linea su via Togliatti, da Cinecittà verso l'Appia) la stazione potrà trasformarsi nel baricentro di un sistema di servizi (scuole, uffici pubblici, servizi privati). Le tre stazioni possono dunque essere pensate come i nodi di tre diversi scenari di "prossimità": Selinunte è *sul* margine di quartieri densi e consolidati, serviti anche dalla linea A della metropolitana; Statuario si colloca *tra* due brani di città che possono essere connessi lungo direttrici inedite; Torricola è facilmente raggiungibile *da* Ciampino aeroporto e, allo stesso tempo, si trova a pochi minuti di treno da stazione Termini.

Un secondo tema riguarda le potenzialità dell'edificio stazione. Per una fermata come quelle descritte sarebbero sufficienti le banchine di arresto, due pensiline e un piccolo atrio. Nella lettura che suggeriamo, l'edificio si ibrida e diviene nucleo di servizi, accoglie funzioni diverse e innovative declinando nel progetto la complessità dei temi sollevati. Molte ipotesi sono state sviluppate, nel Laboratorio, sulle possibili funzioni da aggregare alle stazioni per caratterizzarle come poli attrattivi per i bacini territoriali di riferimento: Selinunte può essere sede di funzioni che integrano quelle esistenti nel quartiere (sale studio, spazi di incontro, piccoli servizi per lo sport outdoor); Statuario

arch. phd. Francesca Paola Mondelli, arch. phd. Marta Rabazo Martin, arch. phd. Eliana Saracino, arch. phd. Elisabetta Vacca.

³ Id. p. 56.

può potenziare la vocazione sportiva esistente supportando le tante attività informali che vengono praticate nel parco (bicicletta, corsa, trekking urbano), anche inserendo nuove strutture (piscina, palestra) e playground; Torricola ha le potenzialità per divenire meta di visitatori del parco e di escursionisti, può accogliere un vero centro di formazione internazionale per l'archeologia (sede del Parco, foresteria, centro studi) in grado di attrarre studenti e ricercatori da tutto il mondo che, in pochi minuti, possono essere alle Terme di Diocleziano o alla Biblioteca Nazionale.

In ultimo un approfondimento molto importante guarda al riconoscimento di una nuova scala dello spazio pubblico (fig. 02, fig. 03). Nel verde apparentemente omogeneo della zonizzazione urbanistica si incontrano luoghi ricchi di attività, animati da comunità che danno vita a diversi livelli di relazioni, si organizzano in reti di sussidiarietà orizzontale e, nel tempo libero, svolgono attività sportive o si dedicano alla cura del territorio. Si tratta di interazioni *leggere*, che prefigurano imprevisi usi collettivi degli spazi aperti e ci inducono a immaginare un rinnovato rapporto tra servizi pubblici, comune e comunità, prossimità e accessibilità.

La sintesi di questi temi avviene nel progetto, che verifica i presupposti della strategia e, nel farlo, non offre soluzioni univoche bensì costruisce aree di densificazione e di polarizzazione di attività spesso mutevoli. In questa ricerca degli equilibri possibili, il progetto accetta l'incertezza, guarda alle specificità del vuoto denso e discontinuo che diviene *paesaggio*, supera l'astrazione che finora aveva relegato il verde a fattore omogeneo, dato numerico, standard. Il paesaggio, con la capacità di sintesi tra le scale, le forme e le nature che lo compongono, diviene presupposto ed elemento di misura del progetto, rende lo spazio vasto dell'urbano leggibile e interpretabile attraverso la lente della contemporaneità e, anche nelle sue incertezze e ambiguità, modificabile dal progetto.

Anello verde, una strategia⁴

“Anello verde è un progetto per Roma. Nasce dalla necessità di ripensare le geografie e gli spazi del settore orientale della città, i territori su cui, dall'inizio del secolo scorso, si sono confrontate le idee sul ruolo e sulla forma della Capitale. È un progetto pubblico, uno strumento strategico coordinato dall'Assessorato all'Urbanistica di Roma Capitale, elaborato in un percorso tra innovazioni metodologiche, aggiornamenti di strumenti, individuazione di risorse e obiettivi attuali, che definisce gli indirizzi di sviluppo dell'intero quadrante. Il libro, che ne presenta temi e metodi, non è un libro di teoria, anche se muove da un contesto teorico che guarda alla trasformazione dei principi costitutivi della struttura urbana e agli strumenti con cui spostarsi tra connessioni interscalari di fenomeni che ne determinano la forma instabile; ugualmente non si occupa direttamente della configurazione degli spazi, della costruzione dei manufatti e delle tensioni tra le parti, ma nel definire le regole invariante delle modificazioni possibili guarda alle risorse su cui si costruisce il progetto urbano: la persistenza dei tracciati, le infrastrutture e le trame degli spostamenti quotidiani, la topografia, i dati invisibili dei limiti catastali e delle proprietà che costruiscono il paesaggio, gli elementi intorno a cui si genera la trama dell'edificato, le reti degli ecosistemi. È un libro che, attraverso il progetto, pone un insieme di temi, alcuni specifici alcuni comuni ad altre città, su cui si è discusso tanto e spesso in maniera ideologica e contraddittoria (cito tra i tanti: la cura del ferro, il consumo di suolo, la rigenerazione urbana, lo spazio pubblico, fino alle compensazioni urbanistiche e alle potenzialità edificatorie ancora da realizzare a Roma). Allo stesso tempo il testo guarda alla città nella sua dimensione contemporanea riproponendo lo spazio urbano come materia del progetto. La forma diviene così politica non più come risultato di valutazioni economiche, assetti proprietari o risposte a interessi particolari, ma in quanto spazio che si costruisce interrogandosi sulla città a partire da una città”⁵.

⁴ I paragrafi che seguono sono estratti dal libro *Anello verde, Roma paesaggio con figure*, cit.

⁵ Id. p. 11

“Anello verde si estende tra gli spazi vuoti e in attesa di quello che doveva divenire il Sistema Direzionale Orientale (fig. 04). Propone programmi da realizzare attraendo e concentrando investimenti su poli strategici che insistono sul tracciato esistente della rete del ferro, trasferendo in luoghi già densamente abitati, ricchi di servizi e di intense relazioni urbane, le previsioni edificatorie ereditate dal passato che dovrebbero atterrare in aree di grande valore naturalistico e ambientale oggi rimaste in gran parte vuote (fig. 05, fig. 06).

(...) Convivono nel progetto due figure. La prima è quella dell’Anello, che a sua volta ha una duplice origine sia nel disegno dell’anello dei parchi pensato da Marcello Piacentini che, già nel 1916 (fig. 07), aveva intuito come Roma moderna dovesse essere pensata a partire dal suo paesaggio vicino e lontano; sia nella scelta di legare le aree del Sistema Direzionale Orientale e quelle della Cintura Ferroviaria per costruire una infrastruttura urbana che sappia coniugare spazio, spostamento e ambiente nel paesaggio. Tramontata da anni l’idea di far crescere la città intorno a un’asse lineare, a una strada a grande scorrimento, oggi appare non ulteriormente rinviabile l’opzione, discussa ma mai praticata, di legare pianificazione e trasporto pubblico su ferro ripensando un ambito, quello ferroviario appunto, non solo come un dato tecnico di gestione di merci e persone, di flussi locali, nazionali e internazionali, ma come un vero sistema di luoghi fisici, caratterizzato dalla presenza di vaste aree che hanno perduto la loro funzionalità e possono divenire occasioni di rigenerazione e densificazione, di creazione di vere centralità urbane e metropolitane. Potrebbe sembrare un tradimento quello della scelta della parola Anello, perché lo SDO o meglio l’Asse Attrezzato, nelle intenzioni dei suoi progettisti e primo tra tutti Luigi Piccinato, doveva contrastare la figura anulare, vista come rappresentativa di un modello che favoriva la crescita per successive aggiunte intorno a un centro, a macchia d’olio. Oggi nella forma discontinua della città non esiste un luogo altro lontano dal centro storico in cui proiettare la crescita, non esiste un vicino e un lontano, esiste una dimensione multiscale dei nodi che ne costituiscono la forma multipolare. La scelta dell’Anello vuole dimostrare che l’ambito ferroviario (figg. 08, 09) può essere letto non come un nuovo perimetro concluso che difende un centro da un esterno, ma come parte di un sistema di rete esistente da rileggere e potenziare, una vera infrastruttura geografica e ambientale, che permette di realizzare nuove dimensioni di sviluppo territoriale interconnesso.

La seconda figura è il Verde, parola facile e allo stesso tempo instabile, volubile, scomoda e scivolosa, spesso usata in modo riduttivo, sinonimo di standard o di semplificazione, sicuramente non in grado di restituire la ricchezza di paesaggi stratificati, carichi di significati, di differenze e di compresenze che convivono in questi territori. In questa complessità il concetto di paesaggio (...) sfugge all’astrazione del piano ed è in grado di interpretare l’eterogeneità dei frammenti dai margini labili e le modalità con cui le comunità che abitano quei luoghi si relazionano e interagiscono con gli spazi modificandoli e rifigurandoli. Nella figura del verde il paesaggio, nella sua reale e concreta fisicità sostituisce l’astrazione dell’asse, del sistema lineare dello SDO che doveva costruire la città territorio. Infine la scelta di una parola oggi immediata nella sua capacità narrativa, diviene fondamentale per ricordare l’importanza di far convergere nel progetto quelle linee di sviluppo sostenibile, che troppo facilmente si dichiarano “green oriented”, e come tali sono pubblicizzate ma non praticate, spesso utilizzate in quanto depositarie di una scientificità e di una tecnica e quindi destinate a indirizzare le politiche invece di esserne governate. Verde è parola mal tollerata in molti casi perché divulgativa, sta qui proprio a ricordare che la campagna romana non può essere ridotta a campagna pubblicitaria”⁶.

“Il perimetro di Anello verde comprende una superficie di circa 750 ettari e deriva dalla scelta di ripercorrere i confini delle identità amministrative, degli strumenti di pianificazione esistenti delimitati da un insieme di tracciati infrastrutturali. (...) (L’area ha) una dimensione fisica intermedia, una superficie e un perimetro definiti che ne fanno un progetto lontano dalla estensione di piani territoriali o di scenari di area vasta, volendo affrontare piuttosto i temi legati alle morfologie del contesto e alla

⁶ Id. p. 12-13

dialettica possibile tra modificazione e permanenza delle strutture esistenti. All'interno di questo campo definito si possono però riscontrare luoghi, dinamiche e sistemi che, indipendentemente dalle questioni dimensionali, sono causa ed effetto di quelle trasformazioni delle relazioni spaziali su cui oggi la teoria urbana si interroga. Come già accennato precedentemente è una occasione di guardare alla città a partire da una parte concreta di città: "Perché la nuova forma di città, con la sua grana larga, con la porosità che sempre più ne connota le parti più compatte ed antiche, con i suoi vasti spazi interclusi, inedificati, abbandonati o tutt'ora destinati all'agricoltura, offre grandi opportunità per politiche che si confrontino seriamente ed in modo complessivo con i problemi ambientali. Abbacinati dai soli problemi della mobilità spesso ce le dimentichiamo"⁷.

Spazi. Descrivere/Narrare

"L'area dell'Anello verde deve oggi prioritariamente ridefinire il suo statuto all'interno delle norme che regolano l'uso dei suoli riconoscendo e rinominando i luoghi che lo compongono. Nonostante rappresenti in maniera evidente le modalità con cui stanno cambiando i caratteri propri dell'urbano e le dinamiche di spazializzazione e scalarizzazione di fenomeni di trasformazione delle città europee (...), nonostante quindi esista una vasta casistica di studi utile a rileggere gli sviluppi in corso, quest'area è rimasta legata a una tecnica urbanistica fatta unicamente di indici, standard e norme. Ne siano testimonianza alcune definizioni del Norme Tecniche del Piano Regolatore che nella tassonomia del "verde" vedono le aree naturali secondo opposizioni dialettiche superate, mentre qui i pesi tra le parti si equivalgono fondendo spazi naturali, brani di edificato e sistemi di altra scala e dimensione, definendo un nuovo paesaggio (fig.10).

Per poter rappresentare la ricchezza dei luoghi e le modalità con cui chi li abita si muove al loro interno è stato realizzato un sistema cartografico composto gruppi di elaborati che tentano di tenere unite una lettura "sintomatica", cioè più legata a una narrazione, e una rappresentazione "sistematica" derivata da metodi analitico-descrittivi. Nelle sintesi, mappe canoniche che guardano allo spazio come il risultato di processi naturali, storici, economici e amministrativi, vengono affiancate a esplorazioni delle condizioni spaziali inedite, degli usi e delle attività che si svolgono al loro interno. Sono state individuate tre fasi distinte di lavoro. La prima è la fase analitico-descrittiva composta da mappe che riportano graficamente un insieme di dati quali la perimetrazione e il rilievo delle aree selezionate, la sintesi degli strumenti di pianificazione esistenti e il relativo stato di attuazione, l'armonizzazione con i nuovi indirizzi già deliberati dalla Amministrazione (per esempio i programmi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), l'insieme dei vincoli e delle norme sovraordinate. A questa si sovrappongono un insieme di valutazioni utili per far interagire dati sugli spazi fisici, dati tecnici e funzionali, dati sulla mobilità e lo spostamento delle persone. La terza è la fase interattiva, sviluppata attraverso la realizzazione di uno strumento di confronto su piattaforma digitale per raccogliere e raccontare attraverso l'individuazione delle comunità presenti nei diversi contesti, le pratiche, gli usi reali del territorio, le forme di sociabilità che si sono sviluppate nei luoghi all'interno del perimetro (figg. 11, 12, 13). La mappa che ne è derivata è implementabile costruita attraverso una fase di ascolto e interazione con comitati e comunità di cittadini, gli stakeholder territoriali e un insieme di esperti chiamati a collaborare su aspetti tecnici di dettaglio. Riconoscere e descrivere questi luoghi in quanto spazi prima, individuando i principi della modificazione poi, permette di operando all'interno di quella frattura concettuale nella progettazione urbanistica, che si alimenta soprattutto del disallineamento tra strumenti, retoriche e ricerche, tra capacità di analisi dei

⁷ Id. pp. 16-18. La citazione è di B. Secchi (2008), "Le forme della città", testo della conferenza al primo Città Territorio Festival, Ferrara, 17 aprile 2008. In: <https://eddyburg.it/article/articleview/11151/1/304>, [gennaio 2022].

processi in corso e decisione politica, tra la temporalità delle dinamiche urbane e della pianificazione”⁸ (figg. 14, 15).

Sul progetto urbano

Le risorse individuate non hanno uno scopo meramente narrativo, rappresentano la sintesi degli elementi di riferimento per la progettazione, le invarianti strutturali delle possibili modificazioni (fig. 16): “La mappa degli Obiettivi costituisce la cornice strategica di un programma unitario da realizzare per parti. Comprende percorsi plurali e singoli interventi attuabili coordinando differenti soggetti pubblici e privati, riportando il progetto urbano al centro della sconnessione tra determinismo funzionalista e spazio fisico delle trasformazioni. Scriveva Carlo Aymonino riflettendo sulla sua esperienza di Assessore a Roma: “(...) non abbiamo mai preteso di mettere a punto un modello di intervento a carattere universale, da esportare in ogni tempo (...), né tanto meno di credere che il progetto Fori Imperiali o quelli delle Aree Strategiche si sarebbero realizzati nel breve arco dei quattro anni”. È il momento di occuparsi non solo degli strumenti come risultato diretto della politica, ma di come questi trasformano il territorio attraverso i progetti. Gli obiettivi dell’Anello verde disegnano uno spazio pubblico di scala urbana, stabiliscono le invarianti strutturali tra densificazione o rarefazione dei sistemi territoriali (polarità, margini e perimetri di rigenerazione), costruiscono la continuità delle reti ecologiche e ambientali (puntuali, lineari e territoriali), organizzano le relazioni necessarie a garantire l’accessibilità agli spazi (pedonali, ciclabili o di trasporto pubblico), riconoscono l’alterità delle forme di utilizzo qualificate e consolidate degli spazi vuoti insieme a quelle future e potenziali. Attraverso la declinazione degli obiettivi si configura un paesaggio di integrazione tra spazi, attività e luoghi diversi e mutevoli, tra frammenti ed elementi che si confrontano in una dimensione geografica in continua trasformazione. Gli interventi singoli acquistano senso in una cornice d’insieme la cui verifica ha come unici referenti la teoria e la tecnica del progetto urbano”⁹. “(...) I sistemi che compongono l’Anello verde sono complementari e definiscono una infrastruttura generale che nelle diverse fasi temporali deve potersi modificare recependo le trasformazioni del contesto e ammettendo nuove integrazioni e deviazioni. È importante tornare a sottolineare come la revisione dei piani attuativi che ricadono all’interno del perimetro dell’Anello verde proponga la redistribuzione e rivalutazione delle previsioni edificatorie esistenti favorendo forme di perequazione per il trasferimento di cubature per tutelare i grandi vuoti, gli spazi di interesse paesaggistico, storico, archeologico e sociale. Obiettivo del piano è regolare la rendita fondiaria per l’interesse pubblico con lo spostamento di diritti edificatori verso aree da riqualificare (...). Le politiche di densificazione nascono dal paesaggio e usano la regolazione di principi economici come strumento (e non il contrario come spesso succede)”¹⁰.

Un’ultima considerazione, in forma di conclusione

Scriva ancora Aymonino: “gli studi sulla forma della città e soprattutto sui rapporti tra morfologia urbana e la tipologia edilizia non sono alternativi agli studi economici o di pianificazione indicativa, ma mi sembrano i più pertinenti per fondare un metodo di analisi che, ponendo in relazione processi anche diversi, consenta di giungere a delle previsioni attinenti i fatti urbani stessi anche sotto

⁸ Id. pp. 58-60

⁹ Id. p. 82.

¹⁰ Id. pp. 92-93.

l'aspetto architettonico"¹¹. All'interno del perimetro di Anello verde sono attualmente progettati o in corso di attuazione oltre cinquanta interventi¹² (figg. 17, 18) che declinano gli obiettivi generali in progetti che possono essere considerati nodi in grado di attivare fenomeni, economici, ambientali e sociali, che interagiscono nello spazio tra livello locale, regionale, nazionale e internazionale. Il paesaggio dell'Anello verde si definisce dunque attraverso il suo sistema di ossature fondamentali in cui coesistono: uno strumento che recupera il ruolo del progetto urbano nella pianificazione coniugando temi morfologici, infrastrutturali e ambientali, materiali e immateriali; un manifesto politico che si confronta con gli impegni comuni e condivisi all'interno di reti di collaborazione tra città; una piattaforma per lo sviluppo di sistemi innovativi di governance inclusivi basati su modelli di collaborazione fra diversi attori e abitanti dello spazio urbano, considerando l'insieme delle risorse e degli obiettivi come un elemento comune su cui costruire uno scenario possibile per il futuro della città.



Fig. 01. Parco degli acquedotti, infrastrutture antiche e moderne.



Fig. 02. Parco degli acquedotti, uno spazio pubblico denso di attività.

¹¹ C. Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Venezia, 1980 (prima edizione 1965), p 103.

¹² L'ultimo capitolo del libro è dedicato alla illustrazione degli interventi più significativi programmati o in corso, comunque tutti contenuti in atti formali approvati.



Fig. 03. Da Statuario alla villa dei Quintili, percorsi possibili tra archeologia e trasporto pubblico.



Fig. 04. Anello verde, perimetrazione e relazioni ambientali.

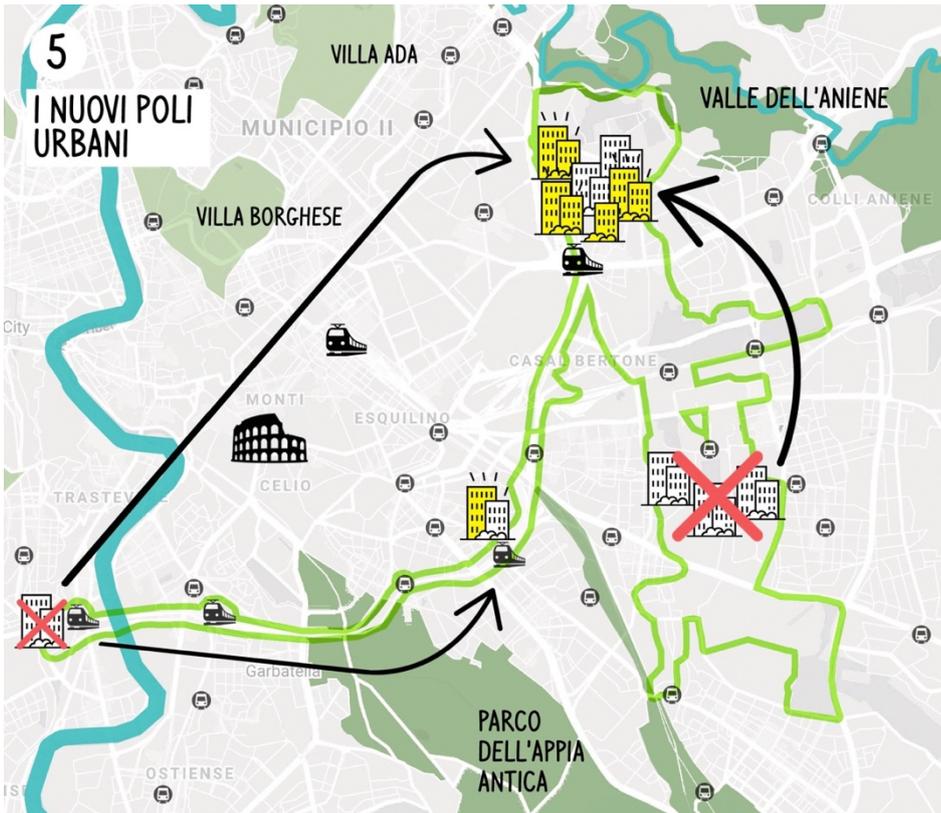


Fig. 05. Anello verde, una strategia di diradamento e densificazione a tutela dei vuoti.

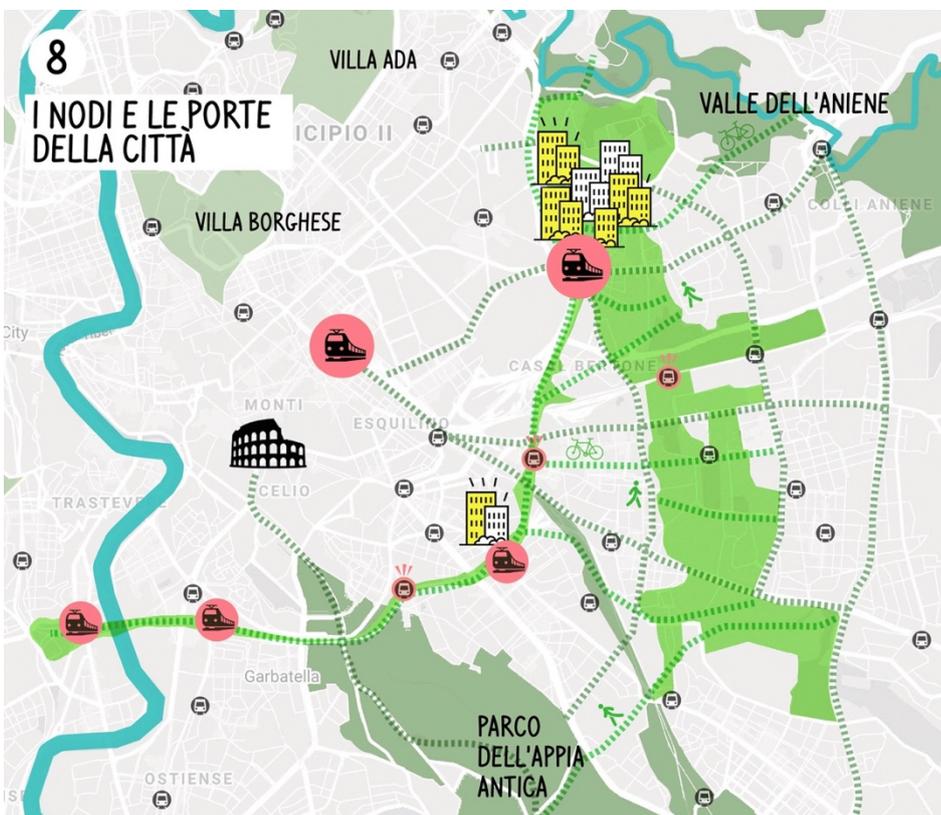


Fig. 06. Anello verde, relazioni tra sistema di trasporto, città e paesaggi, una idea di accessibilità e prossimità.

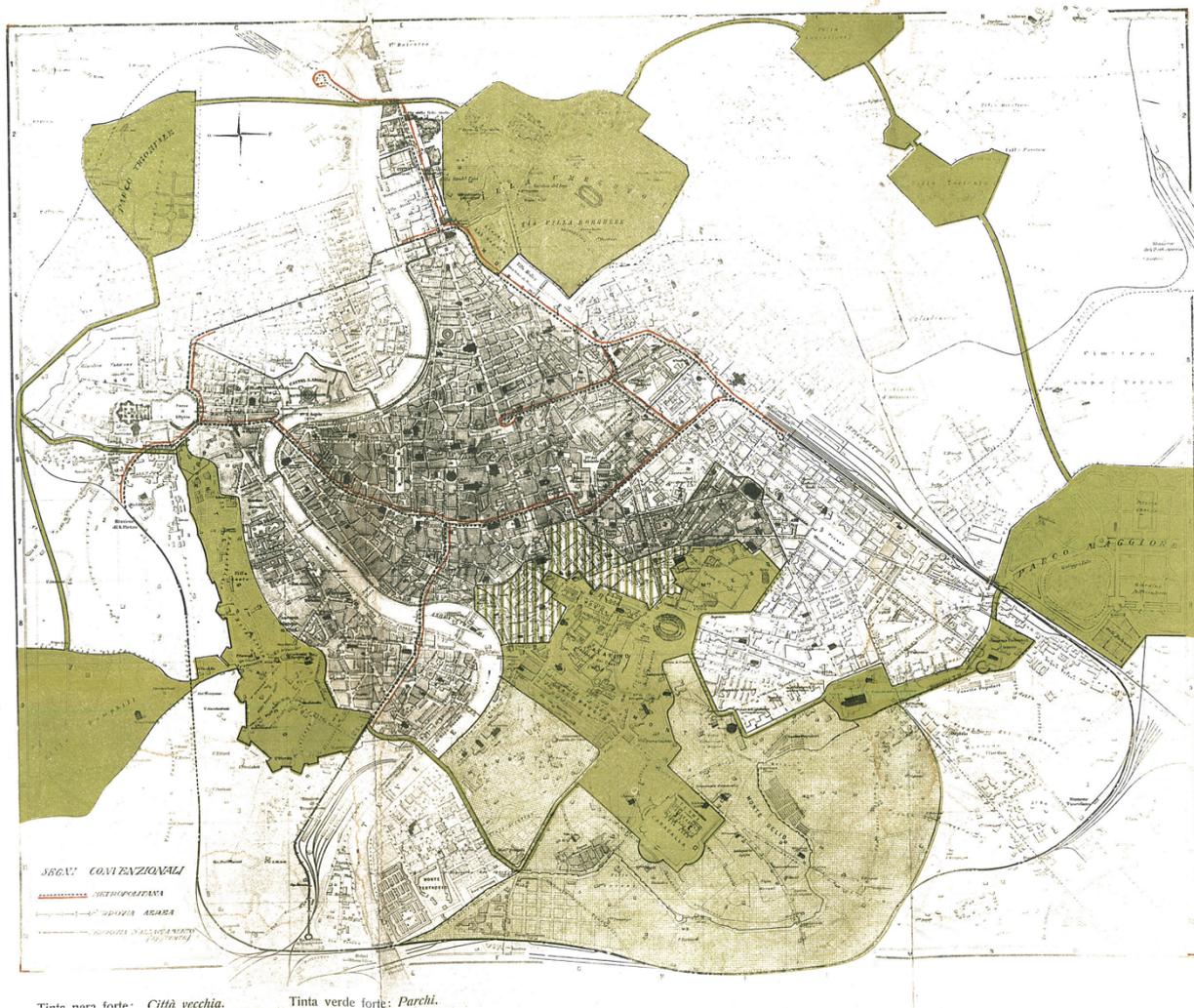


Fig. 07. Marcello Piacentini, Anello dei Parchi da M. Piacentini, (1916), Sulla conservazione della bellezza di Roma e sullo sviluppo della città moderna, Roma.

Ambito di programmazione strategica Cintura ferroviaria - Obiettivi

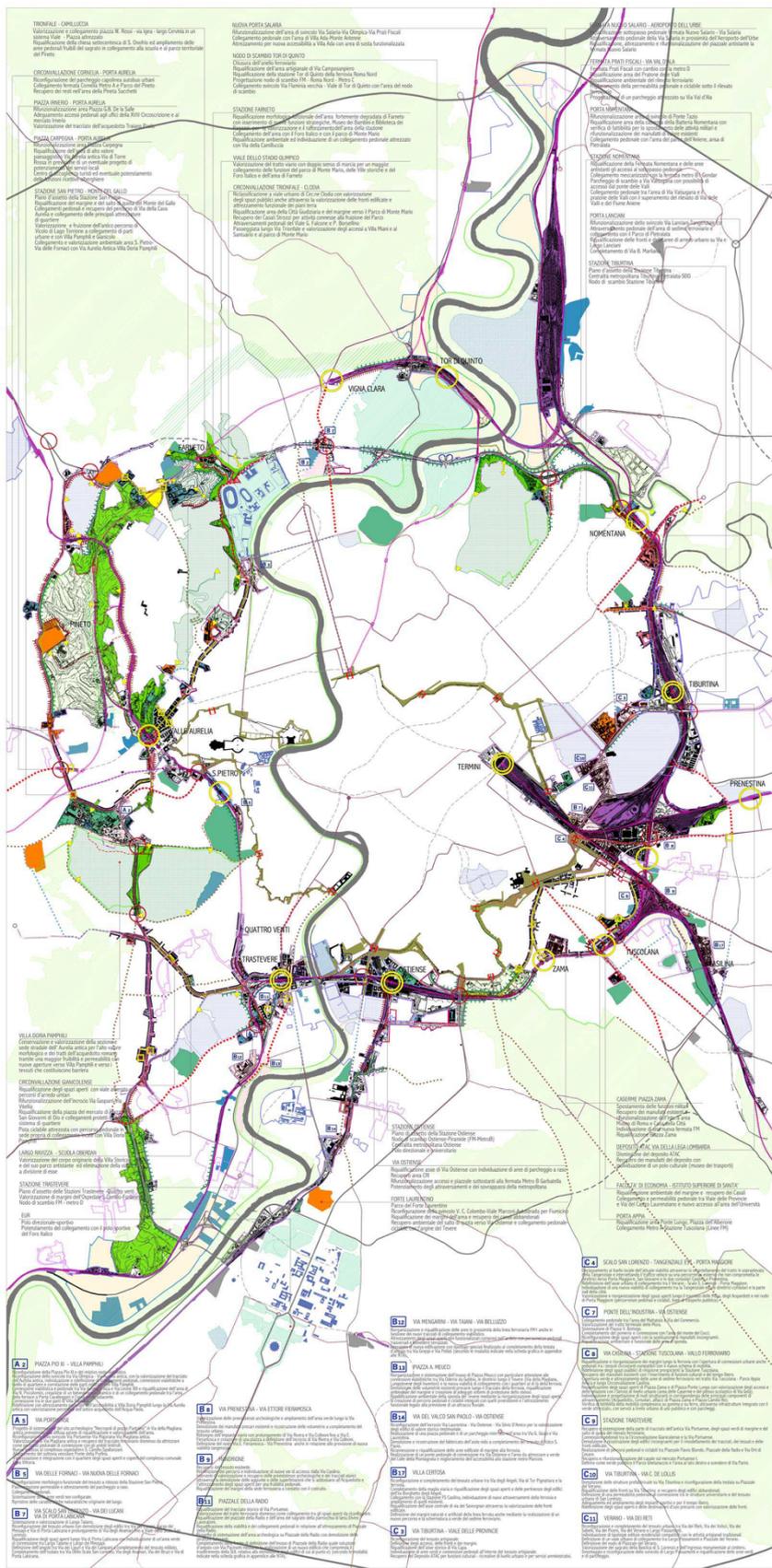


Il Piano Regolatore Generale (PRG) è lo strumento urbanistico fondamentale che regola l'assetto urbano e il territorio comunale. Il presente piano regolatore generale, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 33 del 19/03/2002, ha per oggetto la disciplina urbanistica e paesaggistica del territorio comunale di Roma Capitale. Il presente piano regolatore generale è articolato in quattro parti: il Piano Regolatore Generale (PRG), il Piano Regolatore Generale Attuativo (PRGA), il Piano Regolatore Generale Integrativo (PRGI) e il Piano Regolatore Generale Modificativo (PRGM). Il presente piano regolatore generale è in vigore fino alla data di approvazione del successivo piano regolatore generale.

Il presente piano regolatore generale ha per oggetto la disciplina urbanistica e paesaggistica del territorio comunale di Roma Capitale. Il presente piano regolatore generale è articolato in quattro parti: il Piano Regolatore Generale (PRG), il Piano Regolatore Generale Attuativo (PRGA), il Piano Regolatore Generale Integrativo (PRGI) e il Piano Regolatore Generale Modificativo (PRGM). Il presente piano regolatore generale è in vigore fino alla data di approvazione del successivo piano regolatore generale.

Programma d'Ambito

- Ambiti di valorizzazione**
 - A Spazi aperti di valore ambientale
 - B Tessuti, edifici e spazi aperti
 - C Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali
 - Ambiti di intervento di interesse pubblico**
 - D Spazi di attenzione per la definizione di programmi e progetti urbani
 - E Riqualificazione paesaggistica ed ambientale
 - F Riqualificazione di spazi aperti
 - G Riedificazione architettonica di spazi aperti
 - H Riqualificazione di margini preesistentemente naturalizzati
 - I Riqualificazione di margini preesistentemente edificati
 - J Valorizzazione delle fronti edificate
 - Principali connessioni ambientali**
 - K Aree ferroviarie
 - L Grandi attrezzature, impianti e complessi speciali di rilevanza strategica
 - M Spazi attrezzati per il gioco e lo sport di rilevanza urbana
 - N Edifici e complessi speciali di valorizzazione delle parti urbane definite dall'ambito strategico
 - O Ambienti verdi con alto valore paesistico-ambientale e rilevante ruolo strategico
 - P Verde configurato di valorizzazione delle parti urbane definite dall'ambito strategico
 - Spazi da progettare come "piazze"**
 - Accessi da riqualificare e/o di progetto**
 - Porte**
 - Visuali da preservare, ripristinare e/o valorizzare**
 - Tracciati principali di collegamento di rilevanza urbana**
 - Tracciati di collegamento delle parti urbane definite dall'ambito strategico**
 - Tracciati percorsi storico-territoriali da valorizzare e/o riqualificare**
 - Percorsi pedonali di connessione**
 - Piste ciclabili esistenti da riqualificare e/o di progetto**
 - Sottopasso di progetto**
 - Sorpasso di progetto**
 - Nodi strutturali**
 - Nodi di scambio - stazioni linee nazionali**
 - Nodi di scambio di livello urbano**
 - Parcheggi di progetto**
- Trasformazioni in atto ed in progetto**
- Programmi degli interventi per nuclei Capitali**
 - Programmi per il sistema della mobilità**
 - Programmi complessi**
 - Progetti urbani, paesaggistici e progetti di recupero**
 - Ambiti di intervento di nuova previsione**
- Sistemi della mobilità**
- Rete ferroviaria nazionale, metropolitana in costruzione e stazioni esistenti e a trincea coperta**
 - Tutti i treni in galleria o a trincea coperta**
 - Linea metropolitana**
 - Rete tramviaria**
 - Autobus**
 - Grande mobilità**
 - Strade interurbane**
 - Trottoiri**
 - Trottoiri e gallerie**
 - Sorpasso**
 - Sottopasso**
- Centralità**
- Centralità urbane e metropolitane**
 - Centralità locali**
- Ambito di programmazione strategica**



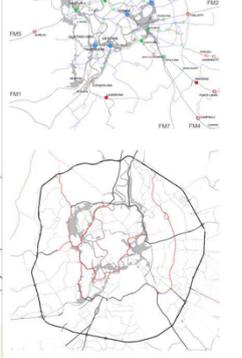
Il sistema della mobilità

Realizzazione di interventi coordinati nella infrastruttura ferroviaria, collegare in una diffusa rete metropolitana e suburbana il centro storico di Roma con i quartieri periferici, ampliamento e riqualificazione degli interventi.

Riqualificazione della struttura esistente di collegamento ferroviario in alcuni nodi di scambio, da attuare con nuove centrali.

Interventi di riqualificazione della struttura esistente di collegamento ferroviario in alcuni nodi di scambio, da attuare con nuove centrali.

Interventi di riqualificazione della struttura esistente di collegamento ferroviario in alcuni nodi di scambio, da attuare con nuove centrali.



Morfologia dei percorsi

Il presente piano regolatore generale ha per oggetto la disciplina urbanistica e paesaggistica del territorio comunale di Roma Capitale. Il presente piano regolatore generale è articolato in quattro parti: il Piano Regolatore Generale (PRG), il Piano Regolatore Generale Attuativo (PRGA), il Piano Regolatore Generale Integrativo (PRGI) e il Piano Regolatore Generale Modificativo (PRGM). Il presente piano regolatore generale è in vigore fino alla data di approvazione del successivo piano regolatore generale.

Settori strutturali

Il presente piano regolatore generale ha per oggetto la disciplina urbanistica e paesaggistica del territorio comunale di Roma Capitale. Il presente piano regolatore generale è articolato in quattro parti: il Piano Regolatore Generale (PRG), il Piano Regolatore Generale Attuativo (PRGA), il Piano Regolatore Generale Integrativo (PRGI) e il Piano Regolatore Generale Modificativo (PRGM). Il presente piano regolatore generale è in vigore fino alla data di approvazione del successivo piano regolatore generale.

Fig. 08. Ambito di programmazione strategica Cintura Ferroviaria, Tavola Obiettivi. (NPRG, Roma, 2008).

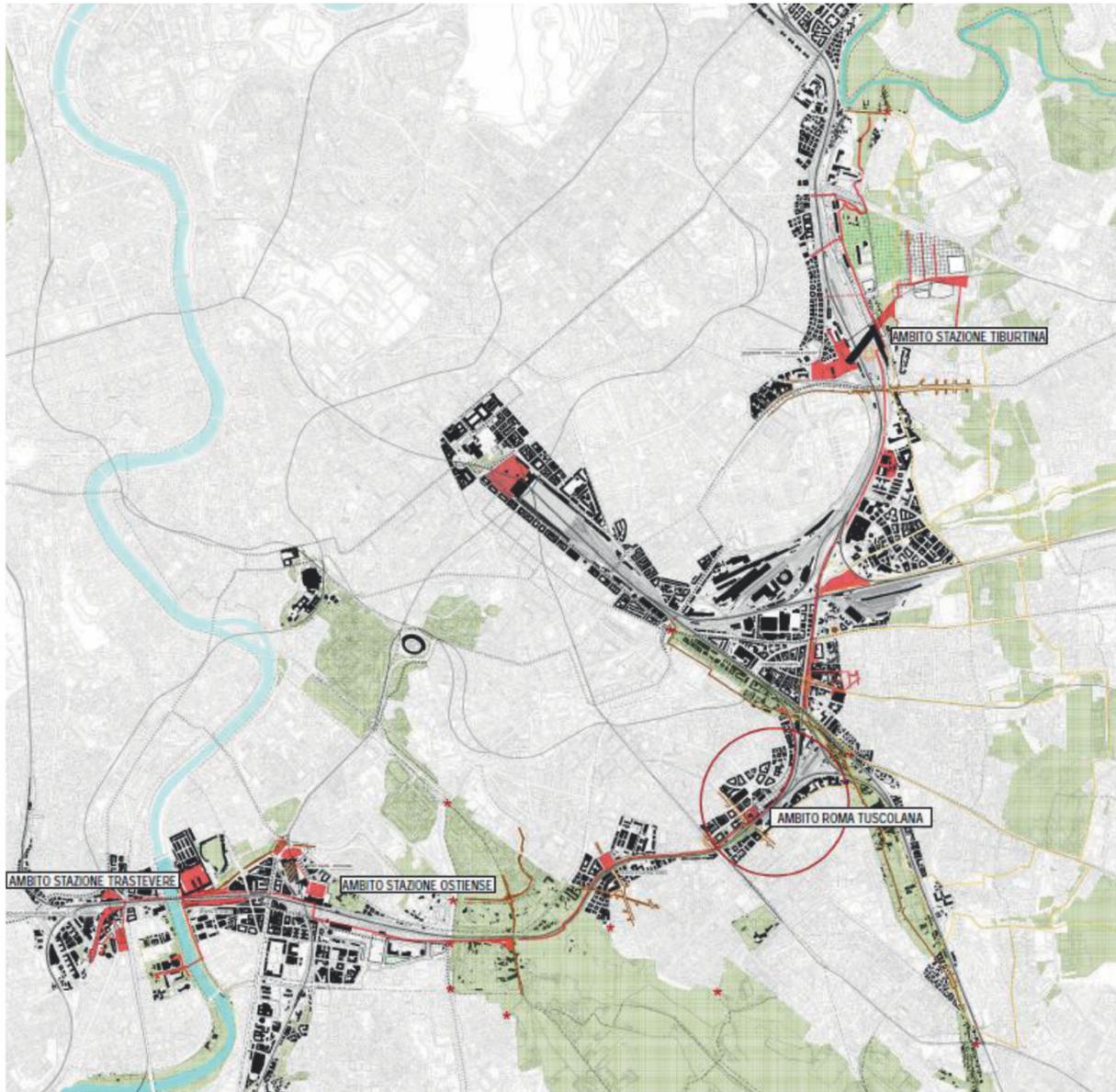


Fig. 09. Anello Verde, sistema ambientale e anello ferroviario. Schema di programma per la realizzazione dell'accessibilità ai nodi lungo l'anello ferroviario garantendo le connessioni con il sistema ambientale e con gli spazi pubblici urbani. (Elaborazione Assessorato Urbanistica, arch. Giorgio Pulcini).



Fig. 10. Anello verde, percorsi all'interno del cuneo dell'autostrada A24 nell'area della *Serenissima*.



Fig. 11. Anello verde, edifici industriali e residenze, via del Flauto.



Fig. 12. Anello verde, Stazione prenestina, un nodo di accesso da riaprire.



Fig. 13. Anello verde, percorsi sportivi nel Parco archeologico *ad duas lauros*.



Fig. 14. Anello verde, la vita informale della città: campi sportivi.



Fig. 15. Anello verde, Parco dell'Aniene, spazi e usi, coabitazioni e attività.

Anello verde

Analisi di supporto alla pianificazione

STRATEGIA

AREE VERDI

- verde urbano consolidato
- parchi urbani
- giardini e spazi pedonali
- impianti sportivi
- servizi pubblici
- aree e complessi privati

INFRASTRUTTURA DOLCE

- Sistema ciclopedonale esistente e previsto
- GRAB
- Stazioni metropolitane
- Stazioni ferroviarie livello locale
- Stazioni ferroviarie livello locale pianificate
- Stazioni ferroviarie

AREE LIBERE

- Aree libere a priori
- Aree libere con albiati o sfilati
- Aree soggette a progetti in corso e pianificazione già avviata

OGGETTI

- edifici pubblici
- Archeologia
- Sistemi informativi di uso del territorio

OGGETTIVI

AREE DA TRASFORMARE

- Aree di rigenerazione urbana
- Aree di densificazione

INFRASTRUTTURA DOLCE

- Aree dorsali
- Corridoi ambientali interquartieri
- Conessioni con rete urbana locale
- Rete di accesso alla città
- Nodi da potenziare e recuperare

OGGETTI DA VALORIZZARE

- Patrimonio storico legato alle attività produttive ed agricole dell'area

DISCONTINUITA' DI RETE

- Ricerca di connessioni necessarie
- presenza di edificazioni o recinti
- Nodi di rete da progettare



ROMA Dipartimento Programmazione e Attenuazione Urbanistica

Fig. 16. Anello verde, Planimetria delle strategie di intervento.

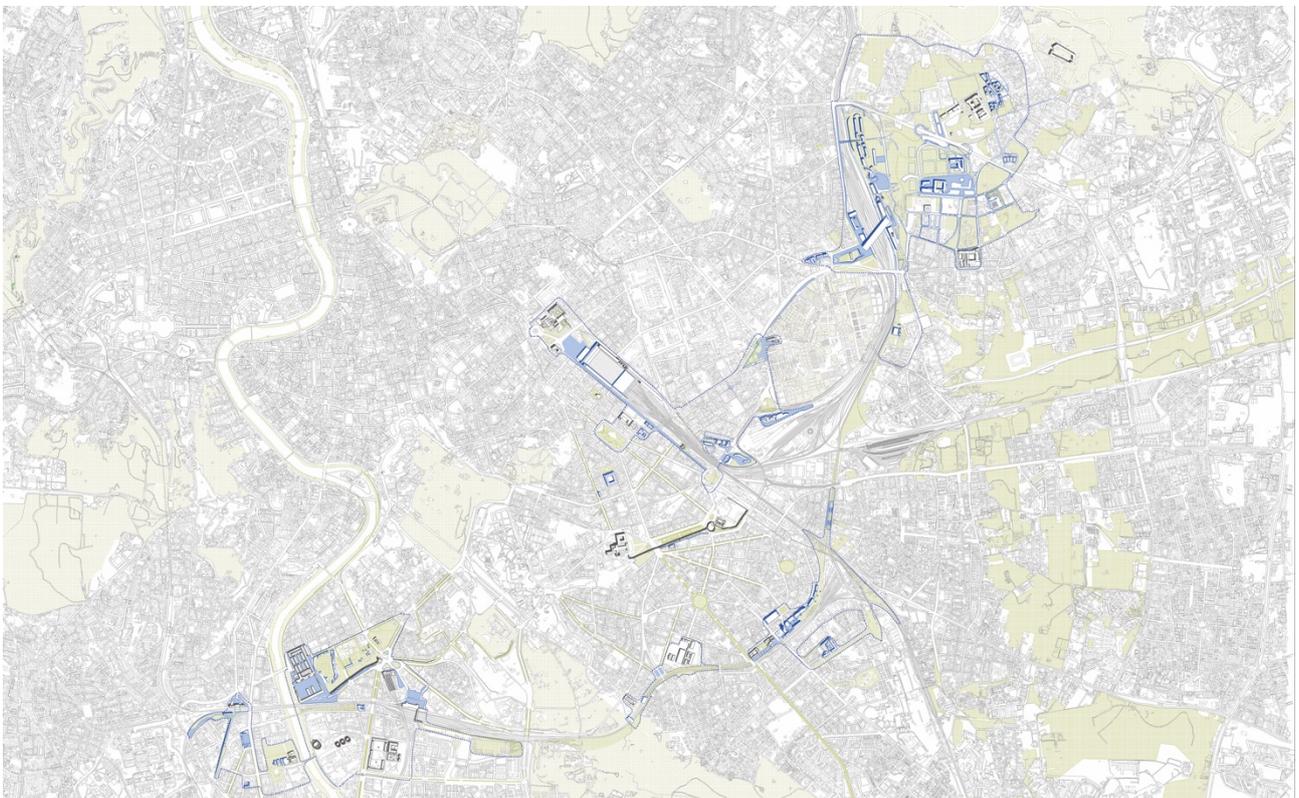


Fig. 17. Anello verde, progetti approvati e/o in corso di realizzazione.

POLO EST. STATO DI FATTO
PROGETTI REALIZZATI E IN REALIZZAZIONE

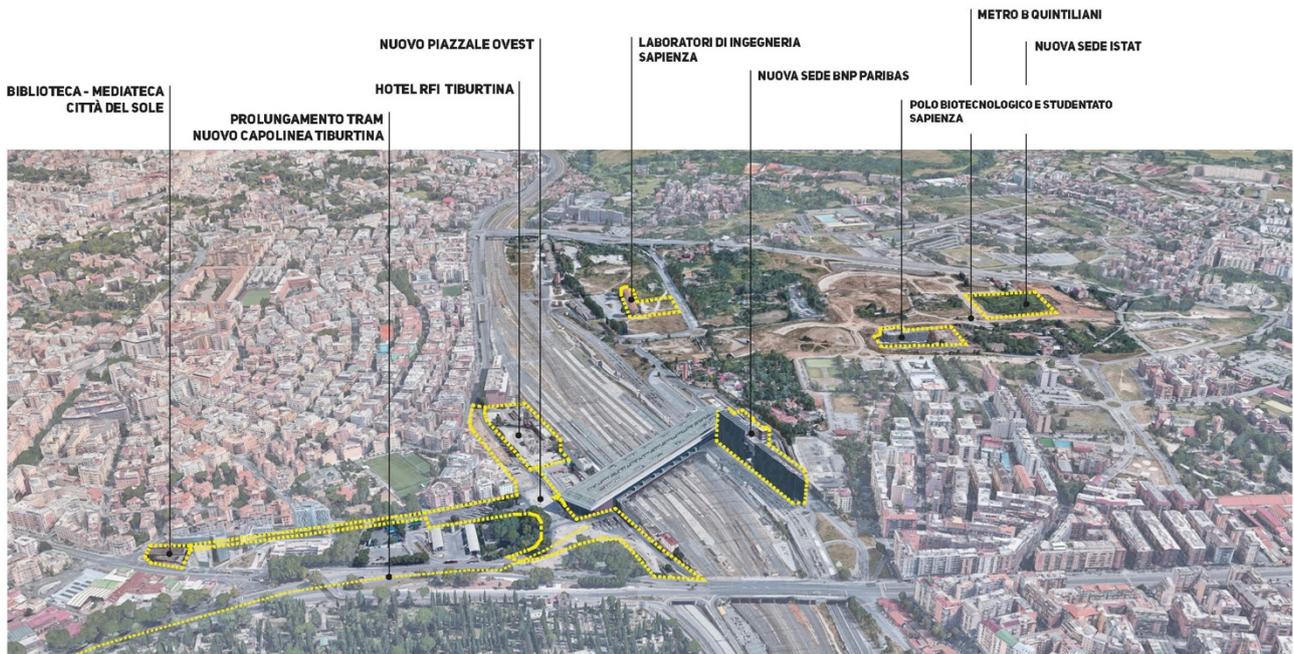


Fig. 18. Anello verde, il sistema del Polo Est tra Stazione Tiburtina e Pietralata, progetti in corso.

Sguardi dall'alto sguardi attraverso

Anna Laura Palazzo

Vivere è passare da uno spazio all'altro cercando il più possibile di non farsi troppo male
Georges Pérec

Il quadrante sudorientale tra spinte eterodirette e autodeterminazione

La condizione ibrida della metropoli contemporanea accoglie episodi edilizi densi e rarefatti, trame agricole residue e spazi di dismissione o di attesa occupati temporaneamente o in abbandono: tutto ciò configura delle soluzioni di continuità che agiscono come agenti di degrado, detrattori dello spazio aperto e della sua fruibilità.

Nel corso del Novecento, l'espansione del quadrante sudorientale di Roma è stata scandita da due fenomeni concomitanti: i) la traccimazione dell'edificato oltre i limiti morfologici e regolamentari: le Mura Aureliane, i perimetri tracciati dai Piani regolatori del 1909 e del 1931, e da ultimo il Grande Raccordo Anulare; ii) la formazione di grumi insediativi, dapprima come episodiche modalità di colonizzazione dell'Agro nella fase del suo 'risorgimento economico' affidato alla bonifica idraulica – borghetti e borgate rurali, centri di colonizzazione agraria (fig. 1) –, e progressivamente in forma di precari baraccamenti. Qui trovava riparo più che accoglienza la popolazione espulsa dalle aree centrali per effetto dell'isolamento storico-monumentale della città antica e quella in arrivo dalle regioni contermini in cerca di impieghi urbani. Il termine 'borgata' con cui si designano questi ricoveri di fortuna assumerà una connotazione dispregiativa già sotto il Fascismo (Clementi & Perego, 1983).

Sintomatici di tali dinamiche che si intensificheranno dal secondo dopoguerra sono la persistenza di nuclei spontanei lungo i tracciati esistenti incapsulati nelle maglie della città in espansione, i sorprendenti picchi di densità nei lembi estremi di periferia dove troveranno collocazione anche i quartieri di edilizia pubblica (quartieri INA Casa, quartieri Peep Arco di Travertino, Osteria del Curato, Quarto Miglio, Cinecittà), il funzionamento dei tessuti 'per isole' con un forte effetto di frammentazione (Palazzo, 2005; Longobardi et al., 2009) (fig. 2).

Il ddl 6 luglio 1931 n 981 di approvazione del Piano regolatore di Roma introduceva i piani particolareggiati di esecuzione tanto per i 5.500 ettari interni al perimetro del Piano del 1909, in scadenza, che per i 9.000 ettari su cui era misurato il fabbisogno di espansione. In pratica, si adottò il principio di ricorrere a questi strumenti per programmare lo sviluppo edilizio facendo affidamento sugli uffici comunali anziché sulla commissione che aveva redatto il Piano. Le varianti, approvate caso per caso dal Ministero dei Lavori pubblici in assenza di un coordinamento generale comportarono spesso un aumento delle densità tramite la sostituzione di tipologie edilizie e la riduzione delle zone verdi a 'proporzioni effimere' (Benevolo, 1959) (fig. 3).

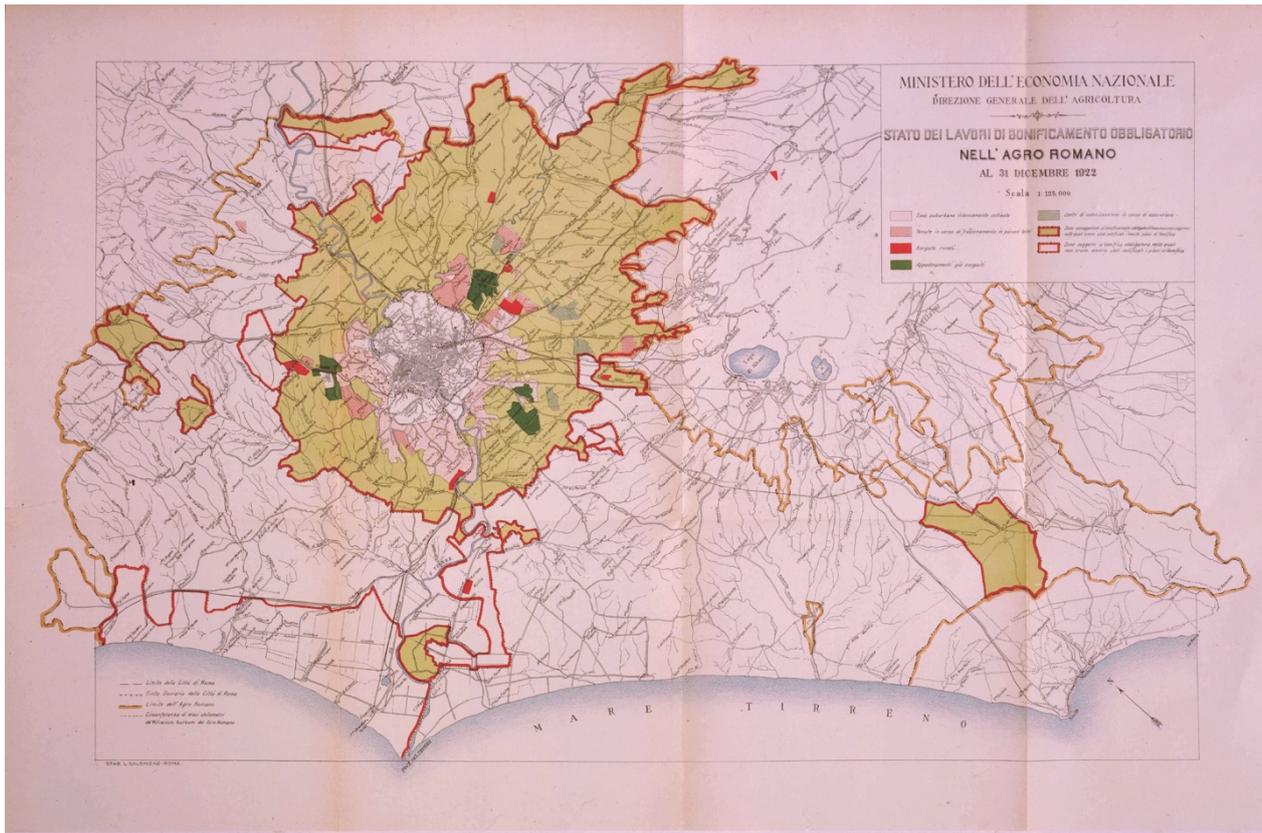


Fig. 1. Stato dei lavori di bonificazione obbligatorio nell'Agro Romano al 31 dicembre 1922. Scala or. 1:125.000. Fonte: Archivio di Stato di Roma.

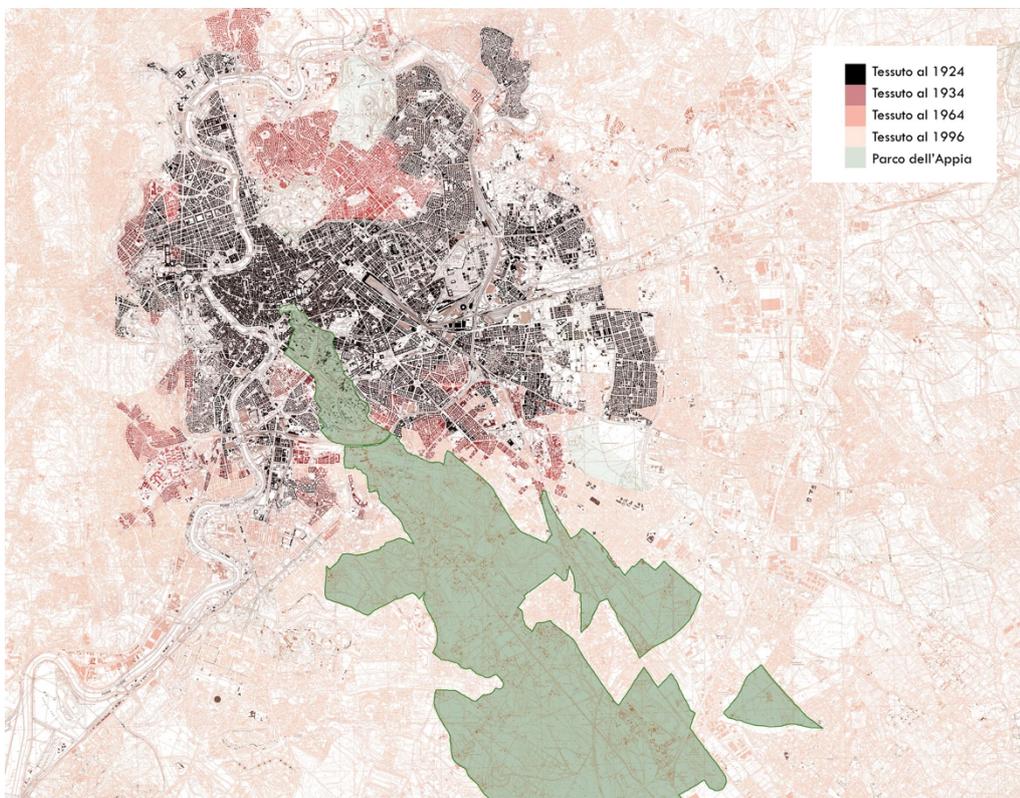


Fig. 2. Tessuti e pattern insediativi.

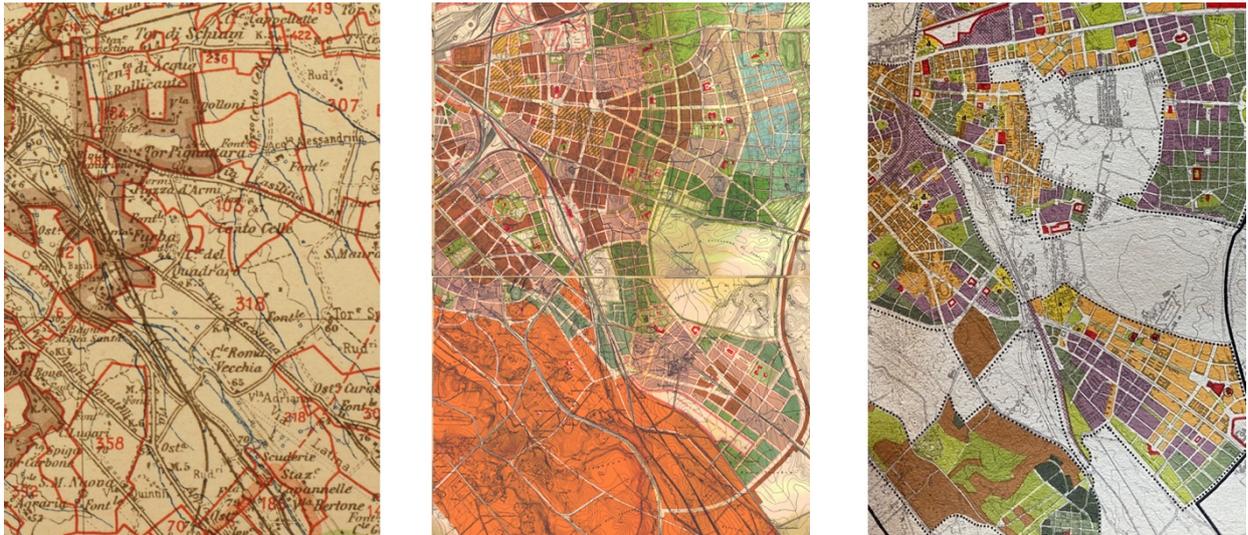


Fig. 3. Quadrante urbano sud-orientale. Confronto tra la Carta dell'Agro di Pompeo Spinetti (1914), le previsioni del Piano regolatore del 1931 e il montaggio dei piani particolareggiati approvati alla data del 1957.

Il primo elaborato documenta gli assetti fondiari dell'Agro rimasti inalterati da secoli (appena qualche centinaio di tenute alla vigilia della grande trasformazione), evidenziando con tratto sfumato il bordo frammentario del Suburbio da cui la città ancora dipendeva per il fabbisogno di cibi freschi e deperibili. Dal primo dopoguerra i fenomeni di frazionamento-lottizzazione-edificazione a carico delle tenute marcheranno con diversi ritmi lo sviluppo urbano dando vita a un mosaico ben più frammentato.

Il secondo elaborato, stralcio del Piano regolatore del 1931, illustra un'idea di urbanità affidata a quartieri in sé conclusi a diversa densità (nei colori caldi i fabbricati a densità maggiore, definiti 'costruzioni intensive' e 'palazzine', in verde le zone a 'villini comuni'), connessi da una griglia viaria gerarchizzata. Si staglia l'ampio cuneo sottoposto a tutela del Parco dell'Appia ('zona di rispetto'). Il terzo elaborato, risalente al 1957, riporta lo stato di attuazione dei piani particolareggiati continuamente ritoccati al rialzo.

Nel secondo dopoguerra, diversi driver sollecitano la macchina amministrativa a un cambiamento di rotta: per restare alle ragioni 'interne' alla disciplina, la palese inattualità del Piano del 1931 di fronte alla nuova stagione inaugurata dalla *Legge urbanistica* (n. 1150 del 1942), che impone la pianificazione dell'intero territorio comunale senza definirne i termini di vigenza temporale, l'emergente 'stile' internazionale della pianificazione razionalista, le istanze di rompere con il modello radiocentrico alleggerendo il centro storico dei carichi direzionali e terziari sospingendo lo sviluppo lungo un ampio arco tra Pietralata e l'Eur (figg. 4-5). Il cosiddetto Sistema Direzionale Orientale previsto dal Piano del 1962 conoscerà una lunga e laboriosa gestazione per fasi, mobilitando studi di fattibilità e professionisti di fama internazionale. Gli inquadramenti urbanistici e le elaborazioni predisposte per questo programma-progetto di scala territoriale assumeranno di volta in volta denominazioni fantasiose come "[...] *master plan, progetti guida, studi di fattibilità* ecc. Espressioni, a quei tempi vuote, non cogenti, prive di riconoscimento nel quadro giuridico in vigore, ineffettuali. Il confronto con la strumentazione urbanistica ordinaria produce un aumento delle complessità, una specie di regolamento di conti tra vecchio e nuovo modo di pensare l'urbanistica, che nessuna istanza di modernizzazione è in grado di controllare. Lo studio di fattibilità è debole di fronte ai contenuti dell'urbanistica di tradizione, saldamente ancorata ai ruoli e alle prerogative ad essa assegnati dal diritto amministrativo" (Nigris, 2023, p. 33).

Tracce di questo esercizio sociotecnico non realizzato si rinvencono in ampi tratti di territorio ineditato che si presentano oggi come provvidenziali soluzioni di continuità ai densi tessuti della periferia orientale di Roma.

Avendo mancato l'appuntamento con la modernità, Roma può e deve vantare un modello a sé di socialità urbana.

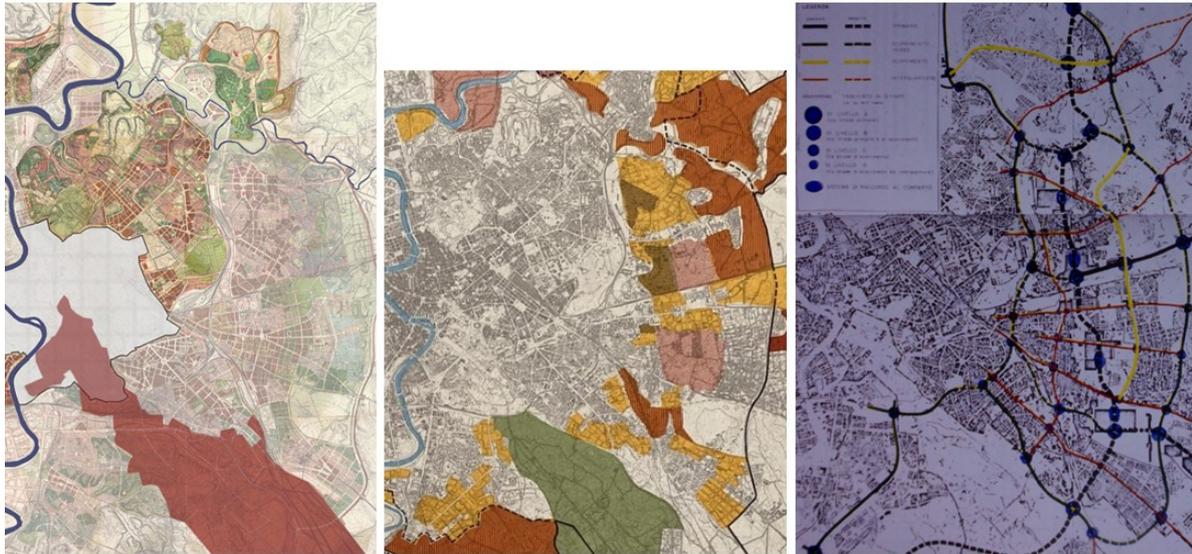


Fig. 4. Dalla struttura radiocentrica del Piano del 1931 (la prima immagine fornisce il quadro d'insieme, la seconda fornisce il dettaglio delle zone edificabili) alle previsioni per la mobilità che avrebbero supportato il Sistema Direzionale Orientale contemplato dal Prg del 1962.

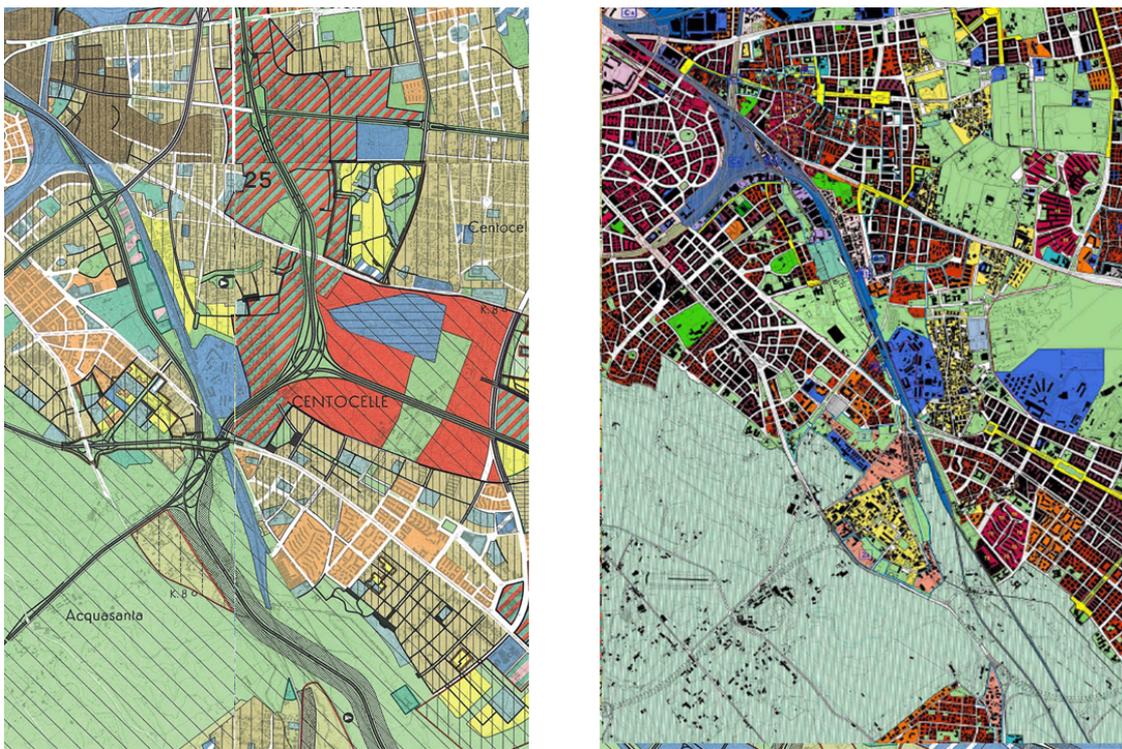


Fig. 5. Quadrante urbano sud-orientale. Confronto tra Piano regolatore generale del 1962 e Piano regolatore generale del 2008.

Nel primo, lo zoning convenzionale in adesione ai dettami del Movimento moderno svincola il tradizionale rapporto strada-lotto-edificio. Le aree di nuova espansione sono rappresentate in giallo. Il modello radiocentrico è contraddetto dal Sistema Direzionale Orientale destinato ad accogliere 'edilizia con caratteristiche speciali' (in retinato obliquo rosso e verde) lungo l'arteria a scorrimento veloce che avrebbe dovuto connettere tre centri direzionali di Pietralata, Centocelle ed Eur. Il Parco dell'Appia viene riconfermato.

Nel secondo, si manifesta il ritorno alla 'città disegnata', come mostra l'elaborato 'Sistemi e regole'. Con il tramonto dello SDO, il tracciato della tangenziale a scorrimento veloce è ridotto al troncone Via Tor de' Schiavi-Via della Primavera. Più

esterna, la Via Palmiro Togliatti, contemplata nel PRG del 1962, si conclude con la Circonvallazione Tuscolana per le problematiche di attraversamento del Parco dell'Appia.

Spazio aperto e paesaggio come common

Nel corso delle indagini svolte dal Laboratorio, la scala a piccolo denominatore ha associato *sguardo dall'alto* (le forme urbane indagate nelle loro metriche di misura e figura, e nelle loro distribuzioni e ricorrenze), e *sguardo attraverso*, con esplorazioni che si interrogano sulla sintassi pieno-vuoto nello spazio insediativo, sul ruolo dello spazio aperto nelle aree di frangia e sulle tessiture delle trame agrarie, e infine sul senso dello stare insieme che questa forma-città è in grado di promuovere nella dimensione della prossimità, cui il fortunato slogan 'città dei 15 minuti' sembra apportare nuova linfa nella dimensione del 'quotidiano urbano'.

Come indicato dagli interventi precedenti, le interpretazioni vertono sulla definizione degli elementi portanti in grado di strutturare relazioni, organizzare funzioni e restituire forma a porzioni significative di territorio in funzione di una rigenerazione attenta ai valori della natura e della storia iscritti nella materialità dei luoghi e alle esigenze della cittadinanza.

L'approccio alla rigenerazione, nei limiti definiti dalla occasione della sperimentazione, ha puntato sulla valorizzazione delle caratteristiche specifiche dei luoghi e sul soddisfacimento dei bisogni delle comunità (*place-making*); suo campo di applicazione per eccellenza è il potenziale trasformativo dello spazio pubblico indagato nella sua identità materiale e figurativa (Hall, 2013).

Nella parte conclusiva del lavoro, con l'approdo al *Masterplan*, l'esercizio di ribaltamento del tradizionale rapporto fondo-figura ha fatto emergere spazi differenti per grana, dimensione, ruolo: frammenti di territorio aperto variamente connessi e utilizzati, su cui il sistema di pianificazione in essere, pur orientato alla implementazione della rete ecologica con procedimenti top-down e bottom-up, ha dimostrato sinora assai debole presa. Per contro, queste 'specie di spazi' sono motivo di appropriazione da parte dei cittadini e city users, in forma individuale e collettiva, grazie al potente richiamo di paesaggi di eccezione (Parco dell'Appia Antica, Parco degli Acquedotti), nonostante le cesure delle ferrovie e degli assi di scorrimento stradale che scoraggiano la mobilità lenta (figg. 6-7).



Fig. 6. Parco degli Acquedotti.



Fig. 7. Parco dell'Appia.

Partendo da una suggestione – Storia e Natura come Sistema (Calzolari, 1997) –, e dal progressivo allineamento in ambiente urbano tra la nozione di rete ecologica codificata dalle scienze della natura e il concetto di trama verde consustanziale alla Strategia per la biodiversità dell'UE, l'indicazione di prospettiva più interessante tende a portare a convergenza la tradizione figurativa dell'*urban design* con i principi dell'ecologia vegetale (Clergeau & Blanc, 2013). Alle scale ravvicinate, che consentono di tenere insieme geografie e morfologie dell'interfaccia urbano-

rurale, emerge la dimensione socio-ecologica dei servizi ecosistemici, i cui effetti diretti e indiretti sul comportamento umano e sulla salute sono stati testati e dimostrati in numerosi casi di scuola. In questa strategia e in questo luogo emblematico, le infrastrutture verdi in adiacenza ai tracciati ferroviari già spontaneamente svolgono il ruolo di riscoperta della natura in città sostenendo pratiche culturali e ricreative (figg. 8-9).



Fig. 8. Tracciato della linea Roma-Formia-Napoli.



Fig. 9. Trekking lungo il tracciato ferroviario.

In definitiva, in adesione allo spirito che ha informato la *Convenzione europea del Paesaggio* (2000), si intende promuovere uno slittamento di orizzonte delle aspirazioni e rivendicazioni dai diritti soggettivi agli interessi diffusi, trattando lo spazio aperto e il paesaggio come *common*: si tratta di un ripensamento nei modi di intervenire per le scelte di fondo e per quelle legate al quotidiano con espressioni originali anche in termini di morfologie e usi del suolo.

Riferimenti bibliografici

Benevolo L., *Le discussioni e gli studi preparatori al nuovo piano regolatore*, "Urbanistica", n. 28-29, 1959, pp. 91-126.

Calzolari V., *Storia e Natura come sistema*, Argos, Roma, 1997.

Clementi A., Perego F. (a cura di), *La metropoli "spontanea". Il caso di Roma*, Laterza, Roma, 1983.

Clergeau Ph., Blanc N., *Trames vertes urbaines. De la recherche scientifique au projet urbain*, Le Moniteur, Paris, 2013.

Hall P. (a cura di), *Good cities, better lives: how Europe discovered the lost art of urbanism*, Routledge, London New York, 2013.

Longobardi G., Piccinato G., Quilici V. (a cura di), *Campagne romane*, Alinea, Firenze, 2009.

Nigris E., *Sulla produzione sociotecnica dello spazio urbano*, RomaTre Press, Roma, 2023.

Palazzo A.L. (a cura di), *Campagne urbane. Paesaggi in trasformazione nell'area romana*, Gangemi, Roma, 2005.

Il progetto urbanistico: concetti chiave

Francesca Paola Mondelli, Elisabetta Vacca

Le intenzioni progettuali dell'urbanistica e della architettura moderne [...] si configurano principalmente come tentativo di dominio del divenire, come volontà che il nuovo si adegui ad un ordine previsto, come visione anticipata di ciò che ancora non esiste e che può essere diversamente nominato.

Urbanistica ed architettura moderne divengono così programma di ricerca scientifica: tentativo di rielaborare il dato dell'esperienza entro una struttura teorica e tecnica in grado di prevedere e perciò dominare il fluire degli eventi e la struttura delle relazioni che tra essi intercorrono.

Bernardo Secchi

Lo sguardo dell'urbanista che attraversa il contesto territoriale proposto dal Laboratorio di progettazione 3M interpreta alle varie scale le modalità insediative e le relative razionalità di funzionamento che hanno segnato lo sviluppo disordinato di un ampio lembo di Agro romano, coordinato e strutturato dalla presenza di antiche e moderne infrastrutture lineari. Il fine ultimo è quello di pervenire a un progetto urbanistico verosimile, che tenti di assegnare un *nome proprio* alle retoriche condivise del momento – oggi accessibilità, policentrismo, resilienza, sostenibilità, abitabilità – grazie alla definizione di *figure in grado di 'far vedere' il futuro, ovvero configurazioni dello spazio fisico particolari e specifiche, ma nello stesso tempo lasche* (Gabellini, 2011).

Dal punto di vista operativo, l'approccio metodologico individuato richiede la messa a fuoco di alcuni punti chiave:

1. *Attraversare le scale*: riconoscere nel problema dimensionale e della scala il nodo peculiare di qualsiasi intervento sul territorio. Confrontare le diverse scale, affrontandole simultaneamente, permette di portare avanti un processo unitario e compiuto che garantisca un controllo formale alla scala dei diversi ambiti di intervento, al fine di tenere in relazione reciproca il globale con il locale, il territorio con il dettaglio;
2. *Intravedere piuttosto che distinguere*: riconoscere il ruolo dell'analisi come primo atto progettuale significa individuare originali strumenti di lettura del territorio per rintracciare nella situazione esistente e nelle preesistenze gli spunti da cui derivare i fondamenti del progetto; significa allenare uno sguardo diverso, che permette di cogliere ciò che non è immediatamente visibile dietro le qualità materiali e formali di un luogo;
3. *Progettare le relazioni*: sviluppare una strategia progettuale che faccia leva sulle dinamiche trasformative in atto per ricostruire un significato dei luoghi e una loro fruizione e che riconosca nei confini dell'area di progetto le opportunità per concatenare e mettere in relazione tutti i sistemi;
4. *Pensare sostenibile*: riconoscere il principio della sostenibilità nella dimensione dell'intervento a partire dalle risorse dei luoghi, guidare le trasformazioni attraverso operazioni semantiche più che strutturali per dare continuità a logiche esistenti e tendenze virtuose in atto.

Il quadro metodologico delineato esalta il carattere dell'urbanistica come forma di produzione della conoscenza *del* territorio e *sul* territorio orientata ad un'azione, sia nella chiave della tutela che in

quella della trasformazione: un *sapere pratico* finalizzato al benessere collettivo e al miglioramento delle condizioni di vita attuali e delle generazioni future (Tosi, 2006).



Fig. 1. Il parco degli Acquedotti.

Analizzare il territorio, rileggere la città

La visione urbanistica ha essenzialmente lo scopo ed il compito di tenere allenata la mente all'esercizio di avvicinare ed allontanare lo sguardo dall'area di studio. La tendenza, infatti, per gli studenti che progettano un'architettura, è spesso quella di stringere il focus sull'area prossima al sito di progetto, ignorando, o più ingenuamente non considerando, le ripercussioni del loro intervento architettonico alla scala di parte urbana e della città. Questo aspetto è ancor più evidente se l'architettura in questione è una stazione ferroviaria, infrastruttura della mobilità per eccellenza, luogo di connessione, scambio, ingresso alla città.

Di conseguenza, fondamentale è esercitare gli studenti (o meglio, i progettisti) ad avere una visione di scala territoriale, tenendo anzitutto conto della interconnessione che si produce fra le tre aree di studio tenute insieme dalle grandi infrastrutture lineari della ferrovia, della via Appia Antica e della via Tuscolana.

La scala territoriale

Nella prima fase si conduce una analisi alla scala territoriale organizzata secondo livelli tematici. L'obiettivo è produrre un quadro conoscitivo ed interpretativo dell'area di studio nella sua interezza, che privilegi il trattamento di una dominante tematica, mantenendo saldo il denominatore comune della *matrice infrastrutturale* che organizza il territorio: trasformazione; tessuti; ecologia; centralità. Il *tema della trasformazione* indaga lo sviluppo della città, individua la crescita avvenuta entro e fuori dal quadro pianificatorio, rilegge i Piani di Roma intercettandone gli esiti nelle forme della città contemporanea ed evidenzia, per sottrazione, le parti urbane di natura spontanea; tematizzare la trasformazione significa concentrare lo sguardo sull'evoluzione storica dei tessuti e delle

infrastrutture, e spingerli ad interrogarsi su come la città abbia prodotto i contesti in cui si trovano ad intervenire. Il *tema dei tessuti* raccoglie le analisi morfo-tipologiche condotte su tutta l'area di studio, identificando le maglie urbane e i pattern insediativi che si densificano o si diradano in relazione alle situazioni differenti; si ricerca, dunque, il riconoscimento delle continuità e discontinuità dei tessuti, l'individuazione di punti (landmark, emergenze di rilevanza storica), linee (tracciati storici e contemporanei, elementi archeologici lineari) e superfici (aree di interesse, individuate anche mediante lo studio della Carta della Qualità), con l'obiettivo di produrre schemi diagrammatici sulle tipologie edilizie, sulle morfologie e densità urbane. Il *tema dell'ecologia* si focalizza maggiormente sugli spazi aperti della città, tenendo conto della forte impronta che il Parco dell'Appia antica imprime sul settore urbano oggetto di studio; come per i tessuti, anche in questo caso si ricercano continuità e discontinuità, si individuando gli elementi caratterizzanti il sistema ambientale, si tracciano i sistemi delle aree protette e dei parchi, con lo scopo di ricomporre gli spazi ed evidenziare le diverse dimensioni attraverso cui si struttura la rete ecologica; fondamentale, per questa analisi tematica, è lo studio dell'uso del suolo attraverso la CUS, così come l'analisi del Piano del Parco dell'Appia antica e della Rete Ecologica del PRG di Roma. Il *tema delle centralità*, infine, intende lavorare parallelamente sulla definizione e approfondimento delle centralità, sia locali che urbane, così come individuate dal PRG, e parallelamente su una loro possibile ridefinizione attraverso la ricerca, nell'area di studio, degli elementi che già esprimono o potenzialmente assumono il ruolo di centralità; si intende quindi rintracciare i servizi che lavorano alle diverse scale, analizzare le densità sia dal punto di vista demografico, sia dal punto di vista dell'aggregazione degli usi, al fine di integrare, attraverso il progetto, quei tasselli mancanti per la materializzazione di vere e proprie centralità, sia locali che urbane.

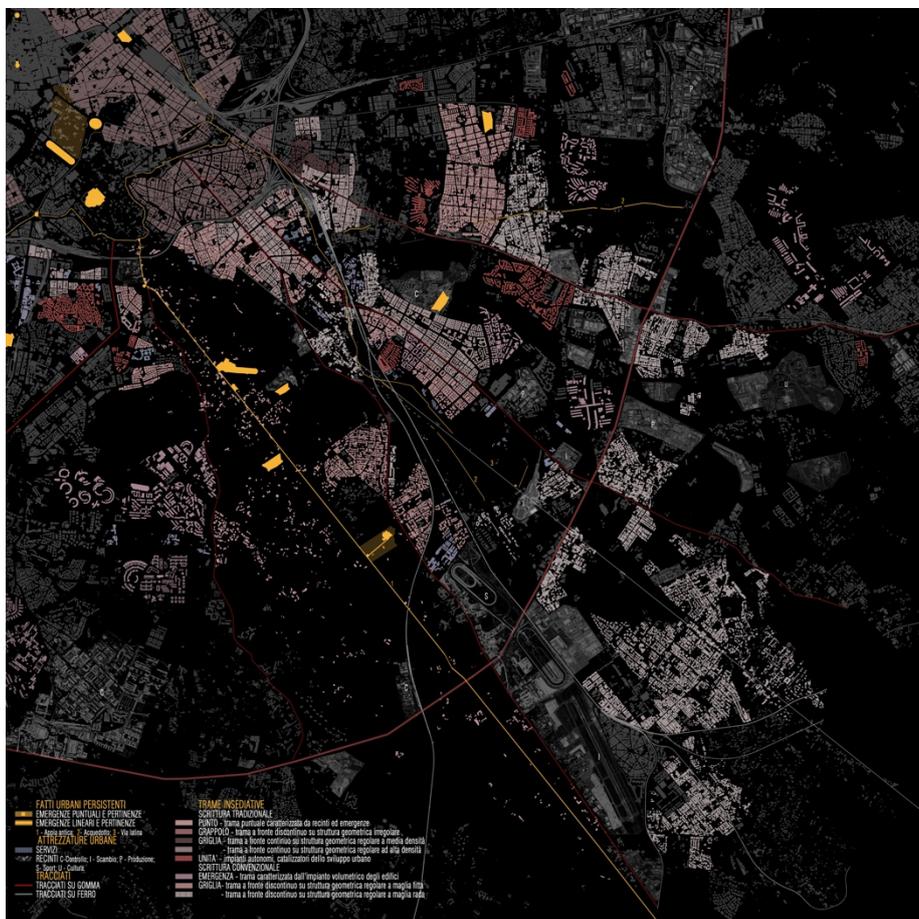


Fig. 2. Luca Lamorgese, Giacomo Moi, Nicolò Pucci, Analisi delle trame insediative alla scala territoriale (A.A. 2023-2024).

La scala intermedia

A questo lavoro svolto alla scala territoriale, succede una fase di analisi a scala intermedia, in cui vengono ricomposti i diversi livelli tematici per consentire una lettura completa dell'ambito urbano pertinente ad ogni progetto. L'analisi svolta in questa fase consente una rilettura dei contesti in modo da incrociare ciascuna delle dominanti tematiche, pervenendo, dunque ad una sintesi che è propedeutica al progetto. L'approfondimento restituisce l'immagine di ciascuna area mostrando le forti variazioni che intercorrono fra i tre contesti che si susseguono lungo la linea ferroviaria: Selinunte, che si presta a divenire luogo di connessione fra la città densa e il parco di Tor Fiscale; Statuario, inclusa fra grandi aree verdi che determinano una forte discontinuità dei tessuti; Torricola, dove la densità urbana è ormai rarefatta e si stenta a trovare elementi condensatori di 'centralità'.

Scenari

L'elaborazione di carte interpretative alla scala intermedia, frutto di operazioni di sovrapposizione e selezione a partire dai risultati delle analisi territoriali, permette di approdare ad un elaborato di sintesi strategico-progettuale variamente interpretabile e definibile: masterplan, tavola manifesto, schema direttore, schema di assetto, figura territoriale. Si tratta di un documento di grande formato dal carattere selettivo, sintetico e comunicativo che precede contenuti propriamente progettuali ed enuncia le strategie direttamente traducibili in azioni.

La figura territoriale si caratterizza per la presenza di un'immagine guida, che - supportata da testi, disegni ed approfondimenti - rappresenta l'*evoluzione* guardando soprattutto allo spazio aperto e alle occasioni di rifunzionalizzazione; una *figura dello sguardo* (Secchi, 1995), che non solo descrive lo spazio contemporaneo ma si propone di rinnovarlo contenendo *in nuce un'utopia, una rappresentazione della società e dei suoi possibili itinerari* (Secchi, 1995).

La *via di fuga* individuata dall'elaborato strategico-progettuale costituisce una direzione verosimile per le trasformazioni e intende ricondurre i progetti puntuali individuati ad una *vision*, ad un progetto unitario. Tra tutte le azioni possibili viene operata una scelta fornendo una risposta alla domanda *cosa accadrebbe se?* attraverso l'elaborazione di scenari alternativi di lungo periodo.

Senso e ruolo dello spazio 'tra le cose'

Le reti della mobilità, le reti ecologiche, le reti di servizi e attrezzature articolati alle diverse scale costituiscono l'indispensabile supporto delle relazioni e degli scambi, e ad esse viene affidata la possibilità di interrompere isolamenti e disseminare effetti positivi.

Lo spazio aperto, in particolare modo quello di uso pubblico, residuale e spesso dilatato e al contempo flessibile e disponibile ad attività molteplici, garantisce continuità spaziale costituendosi *infrastruttura potenziale* (Gabellini, 2011), nel tentativo di contrastare la frammentarietà provocata da reti concepite in un'ottica prevalentemente funzionale.

Inoltre, i tessuti diradati e gli ampi spazi vuoti si offrono per l'introduzione di funzioni utili alla rivitalizzazione di contesti spesso privi di luoghi di riferimento collettivo. Metterne in atto le potenzialità rilevate richiede la costruzione di nuove reti di relazioni: con i sistemi ambientale e paesaggistico, con il sistema dei luoghi centrali (alle scale locale, urbana e metropolitana), con il sistema della mobilità e del trasporto pubblico.

Il contesto territoriale considerato ha pertanto fatto emergere la possibilità di legare gli episodi insediativi in sequenze di spazi significanti, spingendo il progetto urbanistico a farsi progetto di suolo, che *non si oppone all'oggetto architettonico, e neppure ne costituisce un complemento. Il*

progetto di suolo è progetto tridimensionale anche se non implica necessariamente volumi edificati (Secchi B. - Citazione in Fini, 2015).
 Lo spazio 'fra le cose' arriva a costituire una vasta e complessa struttura ambientale immaginabile come una vera e propria infrastruttura territoriale e urbana.

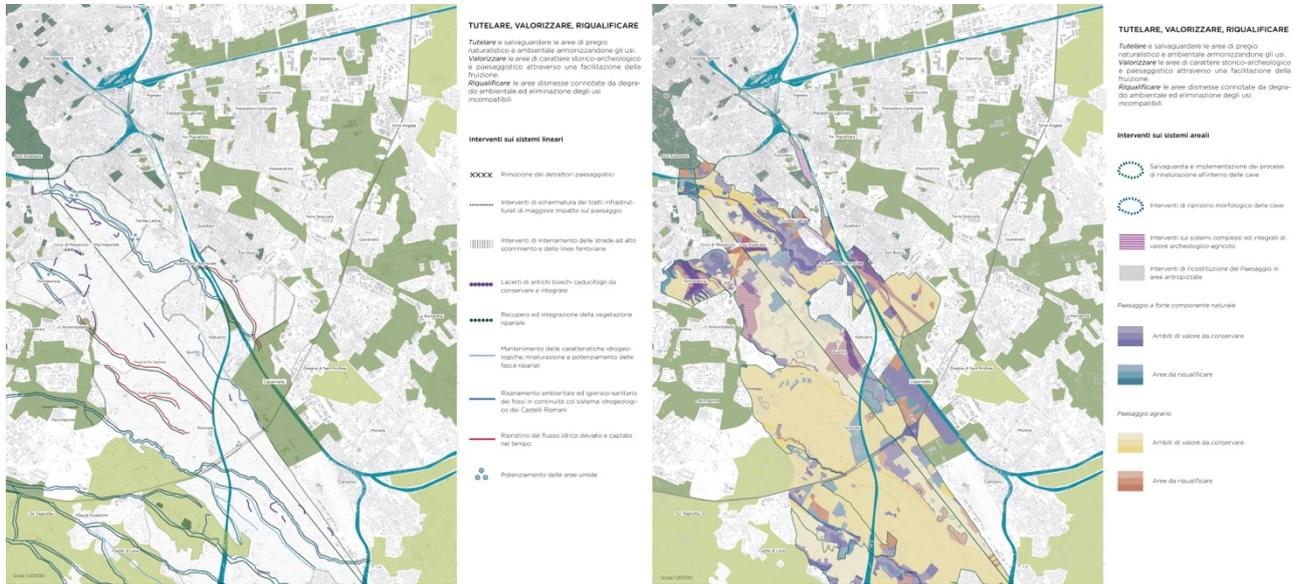


Fig. 3. Luna Coppola, Helena De Benedittis, Matteo Di Meola, Interventi sui sistemi lineari – Interventi sui sistemi areali (A.A. 2023- 2024).

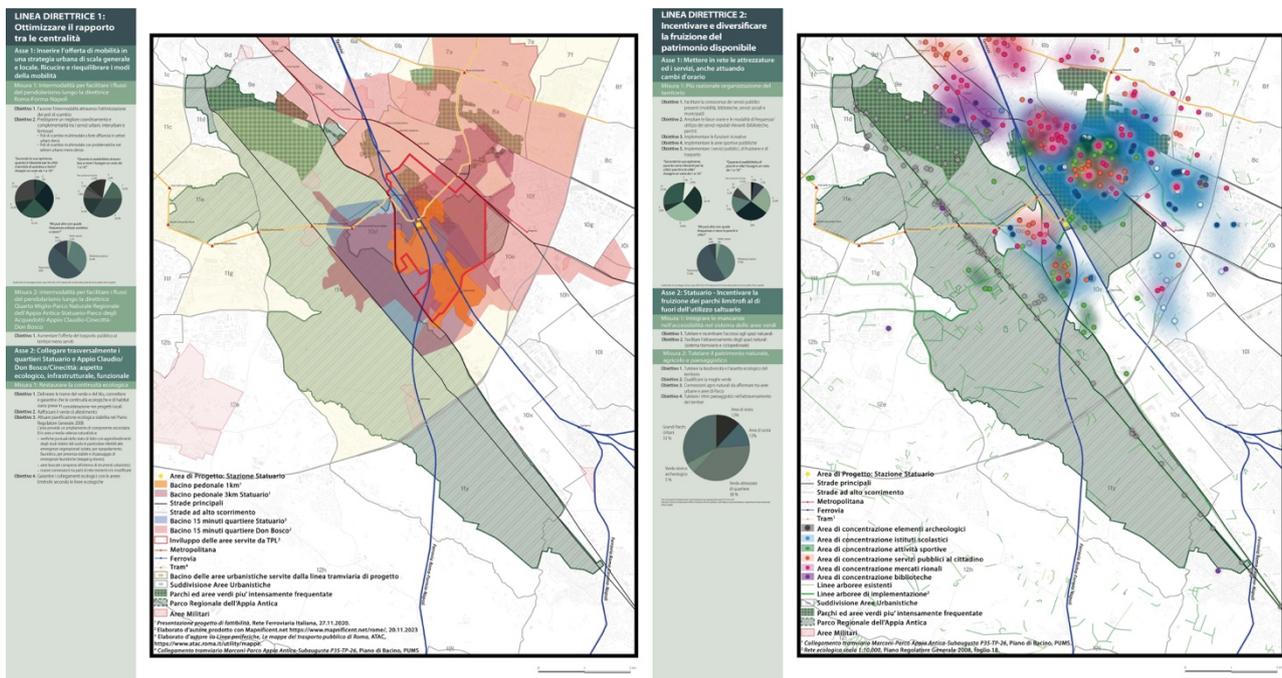


Fig. 4. Chiara Tessitore, Sara Tanzariello, La figura territoriale (A.A. 2023-2024).

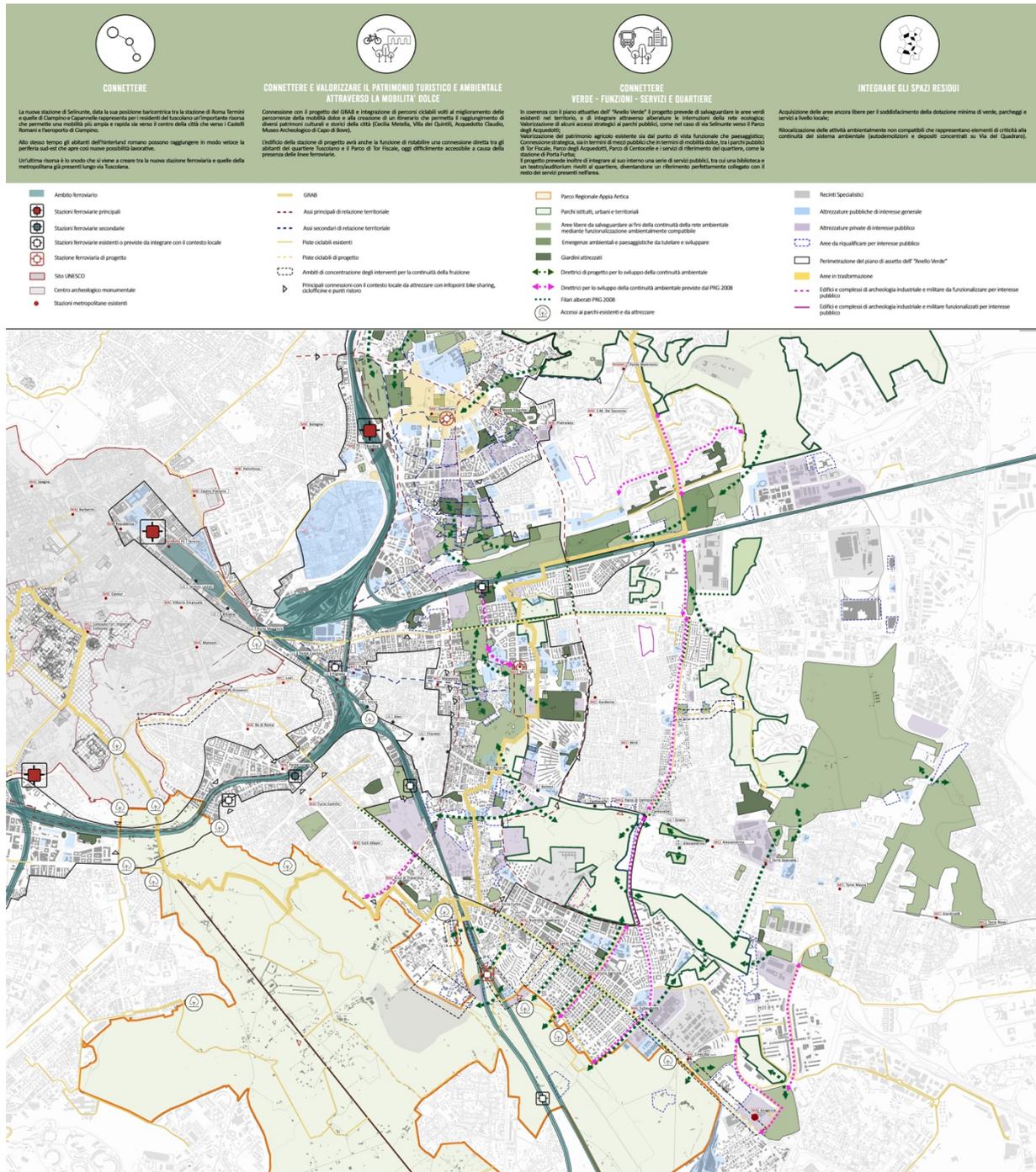


Fig. 1. Flavia Manciocchi, Marco Peperoni, Pierpaolo Visca, La figura territoriale (AA. 2023-2024)

Riferimenti bibliografici

- Fini G. (a cura di), *Bernardo Secchi. Il futuro si costruisce giorno per giorno, riflessioni su spazio, società e progetto*, Donzelli Editore, Roma, 2015.
- Gabellini P., *Fare urbanistica*, Carocci, Roma, 2011.
- Secchi B., *Figure del rinnovo urbano*, in Casabella n.614, pp 16-17, Milano, luglio-agosto, 1994.
- Tosi M.C., *Di cosa parliamo quando parliamo di urbanistica?*, Meltemi, 2006.

Punto, Linea, Superficie

Materiali urbani per la trasformazione territoriale

Eliana Saracino

Parole chiave: Infrastruttura, Paesaggio, Spazio Pubblico, Densificazione, Metabolismo Urbano

Keywords: Infrastructure, Landscape, Public Space, Densification, Urban Metabolism

Abstract:

IT) Gli interventi di riattivazione delle stazioni urbane periferiche costituiscono un'importante occasione di rigenerazione urbana e, più in generale, sono un emblematico caso studio per sviluppare delle riflessioni sulla dimensione della città contemporanea, sul significato dello spazio pubblico e sul ruolo del progetto urbano come strumento di intervento per riammagliare e dare nuovi significati al policentrismo della città diffusa.

Le linee, un sistema lineare capillarmente impresso sul territorio, le superfici, gli spazi di margine tra le isole della città dispersa, e i punti, ossia i nodi che li interconnettono, costituiscono i materiali urbani di cui disponiamo per innescare trasformazioni più ampie sul territorio, capaci di riarticolare la frammentazione, definendo nuove relazioni tra città, paesaggio e infrastruttura.

La sfida consiste nell'elevare questi luoghi da una condizione di invisibilità a esempi paradigmatici di spazio urbano, spazi non convenzionali, densi di significato, in cui la mobile cittadinanza contemporanea può sviluppare forme alternative di appartenenza, radicamento e identità.

EN) *The reactivation interventions of peripheral urban stations represent a significant opportunity for urban regeneration. Moreover, they serve as emblematic case studies to develop reflections on the contemporary city dimension, on the meaning of public space, and on the role of urban design as a tool to reconnect and redefine new meanings into the polycentrism of the sprawl city.*

Lines, linear systems widely imprinted on the territory, surfaces, marginal spaces between the islands of the dispersed city, and points, the nodes that interconnect them, constitute the urban materials at our disposal to trigger broader transformations on the territory. These transformations aim to rearticulate fragmentation, thereby defining new relationships among city, landscape, and infrastructure.

The challenge lies in elevating these spaces from a state of invisibility to paradigmatic examples of urban spaces. These unconventional spaces, rich in significance, provide a stage where the mobile contemporary citizenship can cultivate alternative forms of belonging, rootedness, and identity.

Materiali per riarticolare l'urbanità



Fig. 1. Stralcio di paesaggi – area di studio. Sezione radiale di territorio romano che si sviluppa verso sud-est, lungo la direttrice della via Appia e lungo due linee di ferrovia urbana, tra il centro e il GRA.

Nel contesto disperso e frammentato dei territori attuali, i sistemi infrastrutturali organizzano e misurano lo spazio, creando legami tra luoghi diversi, che vengono messi in comunicazione indipendentemente dalla loro distanza fisica, facendo perdere importanza al concetto di prossimità a favore di quello di accessibilità. Tenendo insieme la scala territoriale e la scala locale, la città materiale dei luoghi e quella immateriale dei flussi, rappresentano gli elementi ordinatori della città diffusa e permettono all'*homo mobilis* (Amar, 2016), cittadino nomade della postmetropoli, di costruirsi una narrazione personale, fondata su una propria mappa mentale e sull'esperienza cinematografica che fa dello spazio. I sistemi infrastrutturali incidono irrimediabilmente sull'ambiente e sul modo d'uso del territorio; in particolare le reti ferroviarie rappresentano quasi sempre un'occasione persa: vengono progettate seguendo logiche di tipo strettamente tecnico-funzionale, trascurando l'opportunità di trasformare la piaga in paesaggio (Roger, 1999) e di integrare realmente l'infrastruttura con i luoghi attraversati. Elemento ordinatore e separatore allo stesso tempo, l'infrastruttura si sovrappone al territorio modificandone in modo profondo la struttura, determinando una trasformazione lenta e radicale dell'equilibrio morfologico, alterando il rapporto tra tessuto edificato e spazio aperto. Nel loro essere indipendenti e impermeabili, i tracciati ferroviari producono alterità, separazioni, cesure nella continuità urbana e territoriale. Fratture nel paesaggio, che sia esso urbano o naturale.

Secondo questa logica riproduttiva, il tessuto urbano è avanzato senza sosta sul territorio per semplice giustapposizione di oggetti consecutivi, generando una sovrapposizione di spazi, imprevisti e non progettati, dei residui spaziali spesso percepiti come spazi negativi, insicuri e pericolosi, portatori di degrado ambientale. Secchi (1993) li definisce come spazi tra le cose e scrive che «la città, il territorio sono divenuti immense collezioni di oggetti paratatticamente accostati e muti [...]. Lo spazio che sta “tra le cose”, tra oggetti e soggetti tra loro prossimi [...] è divenuto “vuoto” perché privo di un ruolo riconoscibile». I residui spaziali sono non immediatamente identificabili e decifrabili. Sono spazi in un momento di sospensione fra ciò che è stato e l'anticipazione di ciò che è possibile, costituendo una pausa in grado di far emergere le parti che su di essa si attestano.

L'intrinseca impermeabilità della linea ferroviaria non crea interazioni attive con i luoghi che attraversa, dando luogo a dinamiche di scambio esclusivamente nei nodi delle stazioni, punti di osmosi tra il sistema lineare, continuo e territoriale dell'infrastruttura e lo spazio, urbano o naturale, lasciato sospeso dal progredire della città diffusa. Le stazioni, fino all'ultimo decennio dello scorso secolo, sono state concepite come degli elementi urbani monofunzionali, dedicati esclusivamente al trasporto. Spesso portavano disvalore, generando non-luoghi senza identità, luoghi di cesura e degrado, luoghi di conflitto e marginalizzazione, indifferenti al contesto e alle dinamiche urbane. La risignificazione dei punti di interconnessione tra il sistema delle reti e il sistema degli spazi rappresenta oggi una risorsa di altissimo potenziale. Il nodo è propulsore di una catalisi rigenerativa dei tessuti circostanti: difatti, possiede allo stesso tempo una forza centripeta, come catalizzatore di attività, densità e funzioni urbane in virtù dell'alta accessibilità, e una forza centrifuga, come polo attivatore da cui far riverberare processi di rigenerazione urbana estesi anche agli ambiti circostanti.

Le linee, un sistema diffuso capillarmente impresso sul territorio, le superfici, gli spazi di margine tra le isole della città dispersa, e i punti, ossia i nodi che li interconnettono, costituiscono i materiali urbani di cui disponiamo per innescare trasformazioni più ampie nella metropoli dispersa e despaializzata. Sono luoghi che, mettendo insieme la dimensione territoriale e quella locale, possono riarticolare la frammentazione, definendo nuove relazioni tra città, paesaggio e infrastruttura. La sfida consiste nell'elevare questi luoghi da una condizione di invisibilità a esempi paradigmatici di spazio urbano, spazi non convenzionali, densi di significato, in cui la mobile cittadinanza contemporanea può sviluppare forme alternative di appartenenza, radicamento e identità¹.

Una questione di intensità

Lo spazio pubblico nasce dall'esigenza di organizzare attorno ad alcune funzioni e a certi spazi i bisogni collettivi delle comunità. Nel corso della storia urbana ha rappresentato il luogo dell'incontro, del commercio, dello scambio, della celebrazione di riti civili e religiosi e della condivisione di attività in comune. Ogni epoca ha prodotto un diverso modello di spazialità urbana, così come una tipologia di spazio pubblico che ne incarna le specificità. Nella postmetropoli si è assistito alla compressione del senso dello spazio e del tempo (Harvey, 1989) e al conseguente cambiamento sostanziale delle abitudini dei cittadini: il superamento della definita e predeterminata impostazione ritmica dei tempi 'casa-lavoro-divertimento' ha portato a una condizione più precaria e flessibile, propria della società dell'informazione, e dunque a un diverso modo di vivere il tempo libero e lo spazio pubblico. Per l'uomo contemporaneo lo spazio pubblico è un luogo in cui si compiono attività facoltative, è un luogo in cui si sceglie di svolgere azioni a seguito di un atto volontario. Non è lo spazio che bisogna frequentare per necessità, per avere informazioni, per essere in contatto con il mondo di cui è cambiata radicalmente la dimensione di riferimento e la velocità della comunicazione.

Possiamo oggi parlare di spazio pubblico come spazio della reciprocità, uno spazio costituito da un insieme di luoghi e persone, il cui valore d'insieme è relativo alla loro reciproca relazione. Non

¹ Il tema è stato oggetto di studio per due anni accademici nel Laboratorio di Progettazione 3M della Laurea Magistrale in Architettura dell'Università degli Studi Roma Tre. È stata presa in esame una sezione radiale del territorio di Roma che si sviluppa verso sud-est (Fig. 1), lungo la direttrice della via Appia e lungo due linee di ferrovia urbana, tra il centro e il Grande Raccordo Anulare. Si propone la realizzazione di due nuove stazioni, Selinunte (Fig. 2) e Statuario (Figg. 3-4), già in previsione nei programmi di sviluppo di RFI, e la trasformazione di quella già esistente di Torricola-GRA (Figg. 5-6). Tre situazioni molto diverse, occasione per ripensare la città: la prima apre a riflessioni di natura prevalentemente urbana, trattandosi di un ambito in stretta relazione con un tessuto edilizio consolidato; la seconda pone il tema della riconnessione fra parti di città slabbrate, separate dalle infrastrutture antiche e moderne; la terza solleva le questioni del rapporto con la campagna romana e con il riuso di edifici abbandonati.

necessariamente è riconoscibile in una tipologia spaziale. Non è identificabile nella strada o nella piazza. È uno spazio che diviene pubblico a prescindere dal suo ordinamento giuridico, a seconda del senso che una determinata cultura e comunità gli attribuisce in uno specifico momento. Ma nella società globale non si può parlare di un modello culturale univoco, quanto di culture ibride, derivanti dalle diverse istanze, culturali, etniche, sociali e ambientali, che si sovrappongono nello spazio urbano. Queste producono molteplici forme 'leggere' di comunità e di sociabilità (Amin & Thrift, 2005), che si sviluppano nell'ambito di un clima di dispersione dei comportamenti e dei modelli di vita, e che fanno propri alcuni dei principali connotati della contemporaneità, come ad esempio l'autonomia del soggetto che agisce per sé stesso, insieme all'altro, vivendo affollate solitudini (La Pietra, 2023). Le tribù postmoderne (Amendola, 2005) costruiscono solidi e temporanei legami emotivi, generano nuove forme di aggregazione, condivisione e comunanza attorno a interessi parziali, transitori e despazializzati: la comunità diventa una dimensione instabile e una realtà aperta e mutevole, che produce forme di aggregazione che hanno una relazione con lo spazio più complessa, non necessariamente legata a un rapporto di prossimità, e che per questo permette appartenenze molteplici. I legami aggregativi su cui si basano sono eterogenei e trasversali, indipendenti da vincoli predeterminati di tipo economico, sociale, politico o spaziale. Danno vita così a inediti scambi e intersezioni che riproducono uno dei caratteri fondativi della città, quello dell'incontro con l'altro, con l'estraneo, con il diverso da sé, restituendo quell'aspetto dell'imprevedibilità in parte perduto nelle dinamiche socio-spaziali proprie della città postmoderna.

La stazione - e le piccole stazioni urbane in particolare - possono essere, non solo un punto di partenza e arrivo, ma possono assolvere la funzione di spazio pubblico che risponde alle esigenze collettive del cittadino nomade metropolitano. Rispondono al modo di vivere la città contemporanea che avviene secondo più dimensioni (temporali, spaziali, funzionali), possiedono un'endemica capacità di creare intensità e congestione, si inseriscono continuamente e organicamente nell'uso quotidiano e nell'itinerario di viaggio delle comunità, fungendo da fulcro per le attività giornaliere nella vita fluida dell'abitante-consumatore della città postmoderna. Valorizzarle come nodi complessi e funzionalmente più articolati fa presumere elevate possibilità di successo per interventi di recupero urbano (Burdett, 2015), in virtù della loro capacità attrattiva e del loro alto livello di accessibilità, da integrare ulteriormente con reti di trasporto collettivo e di mobilità sostenibile. Possono diventare spazi polifunzionali attivi durante l'arco dell'intera giornata, in cui confluiscono, oltre che i servizi relativi al trasporto, anche quelli che colmano le carenze della città e dei suoi tessuti.

Il nodo catalizza trasversalmente diverse popolazioni attratte dalla concentrazione funzionale o dalla necessità di spostamento; queste, nella metropoli frammentata, non avrebbero avuto altra occasione di scambio. Per scelta o casualità, questi catalizzatori vengono vissuti con temporalità diverse dai diversi soggetti urbani nella loro esperienza quotidiana della città: dagli abitanti delle aree limitrofe, per una questione di prossimità; dai pendolari, che intercettano lungo il tragitto da e verso il luogo di lavoro opportunità di *time saving* per le attività quotidiane; dagli impiegati nelle nuove attività e servizi necessari al funzionamento del nodo stesso; dai turisti, per i quali questi punti, se opportunamente integrati con servizi legati alla mobilità e all'accoglienza, possono diventare nuove porte della città, da cui partire per scoprirla e esperirla con diverse velocità; dai *flâneur* contemporanei, che vagano senza meta nella folla indistinta; dagli appartenenti alle molteplici tribù metropolitane, che possono trovare in questi luoghi uno spazio di autorappresentazione e radicamento, perché vi riconoscono un senso di appartenenza costruito insieme agli altri attorno alla partecipazione ad uno specifico atto collettivo.

Dunque un'alta concentrazione di persone e di attività. E quando parliamo di rigenerazione urbana, la questione della densità costituisce un aspetto essenziale. Il dato va oltre la semplice proporzione tra persone e spazio. La concentrazione di differenti funzioni, che siano esse attrattive alla scala urbana o a quella locale, e la convergenza in un punto di una massa critica di persone genera inevitabilmente una sorta di intensità. Intercettando e favorendo lo sviluppo di queste

dinamiche, si genera quello stato di piacevole congestione, essenza stessa della condizione contemporanea (Koolhaas, 1978), che caratterizza la città. I nodi infrastrutturali e i territori ad essi adiacenti sono dunque luoghi potenzialmente connotati da una forte urbanità che, grazie alla diversificazione dei servizi offerti e ai differenti tipi di popolazione che attraggono, innescano dinamiche proprie della città consolidata, rappresentando pertanto campi privilegiati per immaginare figure di spazio collettivo in cui sviluppare nuovi rituali urbani. Svolgono un ruolo sostanzialmente paragonabile a quello della strada o della piazza, intese come catalizzatori di densità, prima dell'inversione dei concetti di vuoto e di pieno prodotta dalla città del movimento moderno.

Attraverso la condivisione di atti collettivi, le comunità leggere si definiscono fin dal principio sulla relazione che intercorre tra lo spazio e la forma di socialità che in esso si sviluppa. Le identità si formano in un processo evolutivo dinamico, che si fonda sulla stratificazione dei rapporti che si instaurano nel luogo e con il luogo, tali da generare un senso di appartenenza e radicamento; si formano attraverso l'identificazione con lo spazio stesso, al quale, nel farsi dell'azione, viene attribuita una sorta di personalità, un carattere di specificità, che lo rende eccezionale, diverso dagli altri e pertanto distinguibile nel territorio globale. Gli spazi pubblici contemporanei devono essere allora luoghi adatti alla rappresentazione di questa frammentazione, di questa parcellizzazione dei legami sociali, delle relazioni mutevoli e della flessibilità. Deve essere uno spazio pubblico multiplo, in cui la popolazione che lo attiva proietta in esso – anche solo temporaneamente – un senso collettivo e parziale, risignificandosi così di volta in volta. Deve essere uno spazio pubblico in grado di modificarsi, evolversi e accogliere il cambiamento nel tempo per poter essere ancora attraente e potenziale oggetto di scelta da parte di comunità istantanee, sempre diverse, che agiscono nello spazio urbano.



Fig. 2. Area di progetto per la stazione Selinunte, tra il quartiere Tuscolano e il Parco Archeologico dell'Appia Antica (sezione Tor Fiscale). Foto dell'autore.

Appunti per un metabolismo urbano

Nella complessità della postmetropoli contemporanea serve avere una visione ampia e articolata dell'urbanità, più appropriata alla realtà attuale. Serve offrire un'alternativa ai rigidi meccanismi dell'usuale pianificazione. Serve pensare in termini di progetto urbano, in un approccio che, tenendo insieme pianificazione, architettura e paesaggio in un patto fra le discipline che converge verso il raggiungimento di obiettivi comuni, tende verso un'ibridazione in cui le valenze reciproche di ciascun ambito non sono antitetiche, ma complementari, in una sovrapposizione di campi in continua ridefinizione. Questo implica una pratica adattativa e transcalare di progetto (Waldheim, 2006), che si fa carico di costruire la qualità urbana, consentendo la continuità dei cicli vitali in una sorta di funzionamento metabolico dell'organismo-città, e che produce modelli aperti e incompleti, reversibili e evolutivi, prefigurando in termini positivi e potenziali il cambiamento, l'indeterminatezza e la negoziazione.

Il caso specifico preso in esame costituisce un esempio paradigmatico per esemplificare questi processi. Il progetto in questi luoghi implica, da un lato, intervenire sulle reti (ambientali, infrastrutturali, tecnologiche, sociali) che propongono nuove forme di aggregazione e nuovi valori fisici, simbolici e d'uso, garantendo il legame con la dimensione metropolitana, e dall'altro agire puntualmente sui nodi, come un'agopuntura, il successo della cui riattivazione è abbastanza scontato grazie alla loro alta accessibilità collettiva e capacità attrattiva. Tra queste due dimensioni esiste quello spazio intermedio su cui serve scommettere.

Lo spazio sospeso, generato dalla progressiva frammentazione del territorio, è lo spazio entro cui riarticolare la relazione fra le parti. Introducendo attività e funzioni eccezionali di richiamo sovralocale, ma fortemente radicate nei caratteri specifici del territorio in cui risiedono, caratteri che vengono riletti, riattualizzati e reinterpretati per definire prospettive future di sviluppo², sono i territori privilegiati in cui mettere in atto un processo sostenibile di ristrutturazione urbana. Un processo volto a contrastare il consumo di suolo, a ridefinire le relazioni fra la città e il paesaggio, a restituire spazi pubblici e servizi collettivi a isole di città monofunzionali, a creare opportunità di crescita economica e sociale. Allora il progetto urbano assume la valenza di progetto di territorio: quando riesce a innescare un processo di trasformazione diffusa dei luoghi, orientando le scelte dei differenti soggetti, pubblici e privati, coinvolti nella trasformazione spaziale verso un'idea di futuro condivisa e sostenibile, ossia durevole nel tempo. Disponibilità di spazio, una relativa riduzione del controllo, una buona accessibilità, infrastrutture già esistenti, un'innegabile capacità di condensazione di flussi sono motivi per cui questi luoghi sospesi possono essere facilmente reintegrati nei tessuti esistenti, diventando nuove centralità capaci di dare senso a interi settori urbani.

Nei *terrains vague* (de Sola-Morales, I., 1995a) tra infrastruttura e città, la vita urbana trova un campo significativo di sperimentazione. È necessario trovare un nuovo modo di guardare questi spazi vuoti indifferenziati, leggendoli come distanze da poter rendere interessanti attraverso una nuova capacità dello sguardo (de Solà-Morales, M., 1995b). Sono spazi che, se guardati da un altro punto di vista, chiedono senso, ma non invitano ad attribuirlo in modo stabile; stimolano piuttosto un processo di continua risemantizzazione per la definizione di un senso provvisorio, pronto a rinnovarsi ancora - e fatto per rinnovarsi ancora - generando così nuove 'specie di spazi'. A uno sguardo più ampio, il loro insieme costituisce un sistema, una sorta di *soft-infrastructure*, un tessuto connettivo all'interno degli insediamenti diffusi, capace di fornire una narrazione alternativa degli elementi urbani. Un'infrastruttura morbida, perché in continua trasformazione, luogo in cui la

² Molti dei progetti sviluppati hanno colto questi aspetti legati alle identità del territorio proponendo, a integrazione del nodo di mobilità, funzioni urbane attrattive a scala sovralocale, come ad esempio, soluzioni legate all'accoglienza e al rapporto con la storia del territorio agricolo; al paesaggio, inteso in termini produttivi, come vivaio/mercato; alle attività sportive (piscine, centri sportivi, percorsi all'aperto, ecc.) da inglobare nelle reti ambientali territoriali e da usare come elementi di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici.

città può assorbire la sua necessità di cambiamento e di soddisfazione di nuovi bisogni non preordinati dal sistema dominante. Come le *friche* in natura sono caratterizzate da un intenso dinamismo evolutivo, sono spazi che possono essere intesi come riserve urbane per la sperimentazione. Pertanto non si tratta necessariamente di densificare e suturare con il costruito, quanto di riconnettere, lasciando delle sacche di trasformabilità, infrastrutturate ma aperte al cambiamento. Lo spazio continuo interstiziale è una rete che si diffonde nella filigrana della città, andando a comporre in una sequenza dinamica uno spazio pubblico totale che cambia, muta e si adatta in un processo di metamorfosi evolutiva continua.

Ciò significa pensare alla città come un sistema vivente e metabolico e dunque riconoscere la presenza di processi attivi, intensi e vitali che testimoniano la capacità di recupero e resistenza dei sistemi urbani, in cui il paesaggio, la città e l'infrastruttura costituiscono la trama connettiva e strutturante in cui si determinano nuovi statuti tra naturale e artificiale. Per raggiungere questi scopi è necessario quindi scardinare la rigidità della pianificazione e muoversi verso una modernità debole e diffusa (Branzi, 2006), fatta di sistemi imperfetti e incompleti, in cui si lasciano le maglie sufficientemente larghe per accogliere la possibilità di cambiamento e di costruzione di uno spazio aderente alle richieste di uno specifico momento. Alla produzione di progetti definitivi e conclusi, immagine di una società stabile, fondata su ritmi strettamente regolamentati, si contrappongono sistemi aperti e irrisolti, reversibili e fluidi, che probabilmente meglio corrispondono a una società anch'essa fluida e poco definita come quella contemporanea, collocata in uno stato continuo di imperfezione e crisi.



Fig. 3-4. Area di progetto per la stazione Statuario, tra la ferrovia e l'acquedotto Claudio (Parco Archeologico dell'Appia Antica - sezione Parco degli Acquedotti), e la via Appia Antica all'intersezione con via di Torricola. Foto dell'autore.



Figg. 5-6. Area di progetto per la stazione Torricola-GRA. Foto dell'autore.

Riferimenti bibliografici

- Amar, G. (2016), *Homo mobilis: une civilisation du mouvement*, FYP éditions, Limoges.
- Amendola, G. (2005), *La città postmoderna: magia e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Roma.
- Amin, A. e Thrift, N. (2005), *Città: ripensare la dimensione urbana*, Il mulino, Bologna.
- Branzi, A. (2006), *Modernità debole e diffusa*, Skira, Milano.
- Burdett, R. (2015), "Infrastrutture, spazio pubblico ed edilizia di alta qualità nei processi di rigenerazione urbana a Londra", *Techne*, 10, pp. 19-23.
- de Solà-Morales, I. (1995a) "Terrain vague", in Davidson, C. (a cura di), *Anyplace*, MIT Press, Cambridge (MA).
- de Solà-Morales, M. (1995b), "Territori privi di modello", in Neri, R. (a cura di), *Il centro altrove: periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane*, Electa, Milano.
- Harvey, D. (1989), *The condition of postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Koolhaas, R. (1978), *Delirious New York: a retroactive manifesto for Manhattan*, Oxford University Press, New York.
- La Pietra, U. (2023), *Viviamo affollate solitudini*, Politi Seganfredo Edizioni, Milano.
- Roger, A. (1999), "Vita e morte dei paesaggi", *Lotus*, 101, pp. 83-90.
- Secchi, B. (1993), "L'urbanistica degli spazi aperti", *Casabella*, 597-598, pp. 5-8.
- Waldheim, C. (2006), "A reference manifesto", in Waldheim, C. (a cura di), *The landscape urbanism reader*, Princeton Architectural Press, New York.

Attraversare frammenti

Altri percorsi per l'esplorazione dei paesaggi della campagna romana

Alessandro Gabbianelli, Linda Flaviani

Osservando la mappa di Roma di Luigi Canina del 1845, nella sua rappresentazione sintetica che mette in evidenza la componente orografica del territorio laziale, e concentrando l'attenzione sulla sezione sud-est della città, si noterà come la struttura delle lievi valli alternate a bassi crinali, derivante dall'antica attività eruttiva, si estenda in maniera pressoché radiale dal centro del sistema dei vulcani laziali verso la valle dell'Aniene e del Tevere. In modo analogo, verso il centro della città storica convergono gli antichi acquedotti, conformando anch'essi un sistema radiale: grande infrastruttura per l'approvvigionamento delle acque, attingendo in gran parte alle sorgenti del complesso collinare orientale, gli acquedotti raggiungono e penetrano le mura cittadine sezionando l'ondulata orografia della campagna un tempo 'deserta'. Un ulteriore sistema radiale, pressoché indipendente ai primi due, è costituito dall'insieme delle strade consolari che dalla città storica consolidata e fortificata dipartono per raggiungere i luoghi lontani dell'impero o, se si preferisce, che sulla città storica convergono, evidenziandone il ruolo di centralità assoluta. In gran parte ancora presenti, le strade consolari si sono inspessite nel corso dei secoli, in alcuni casi fino a costruire cesure urbane profonde e difficilmente valicabili. Dalla seconda metà dell'Ottocento, al sistema delle strade si sono aggiunti e in alcuni casi sovrapposti (come per la via Casilina) i tracciati ferroviari. Questi assi della strutturazione territoriale – prima naturale e poi antropica – i quali solo in pochi casi coincidono, come nel caso della via Appia che sfruttò la colata lavica di Capo di Bove, fanno sì che il territorio di Roma, entro i tipi territoriali descritti dal Cataldi, interpreti la vocazione organico-totale, o polare (Cataldi 1977, p. 49).

Se, analizzando la cartografia, si ripercorrono brevemente le fasi della crescita urbana dai primi del Novecento, si osserva facilmente l'importanza delle direttrici infrastrutturali nel determinare la costruzione di nuovi pezzi di città (Longobardi, Piccinato, Quilici, 2009). Queste zolle urbane (Purini, 2022) dal limite ben definito si dispongono lungo gli assi infrastrutturali in modo discontinuo, calandosi nella campagna, che a sua volta continua a lambirle, enfatizzandone la lontananza ed estraneità alla città. Alcune fotografie risalenti alla metà del Novecento evidenziano la condizione di isolamento dei nuovi quartieri che, dimenticando le geografie descritte, in quegli anni occupano porzioni sempre più rilevanti della campagna, generando un paesaggio composto da frammenti: da una parte quelli urbani della nuova espansione, dall'altra quelli vegetali di un territorio agrario sempre meno riconoscibile perché eroso dall'avanzare dell'urbanizzato (Lelo, 2006).

Così, se osservata dall'alto, in un'immagine satellitare, Roma appare oggi come un'area urbana molto estesa e apparentemente omogenea, in realtà è composta da tessuti urbani dalla morfologia molto differente e da isole residuali di campagna incastonate al loro interno, a testimonianza delle diverse politiche pianificatorie che si sono susseguite nel tempo o di azioni informali in seguito normate. In questa commistione di marginalità urbane sempre più vaste e indefinite in cui l'edificato si alterna in modo caotico e discontinuo alla vegetazione, si palesano in tutta la loro forza evocativa le archeologie degli acquedotti, alcune volte emergenti dalle radure erbose, come nel parco degli Acquedotti, altre fagocitate dalla pervasività dell'edificato indifferente al monumento, come nel quartiere di Centocelle o nell'area del Mandrione.

Analogamente alla componente idrografica e orografica, quasi del tutto dimenticate dalle strategie di sviluppo del territorio, le strutture radiali dei sistemi, un tempo ben riconoscibili, sono state rese più opache e meno identificabili dallo sviluppo urbano che è andato sempre più a saturare lo spazio tra le direttrici infrastrutturali. Un'eccezione è rappresentata dall'area del Parco dell'Appia Antica, ancora in grado di preservare il collegamento con la campagna e, più in generale, la continuità di una trama vegetale che, in forme diverse, penetra le mura Aureliane fino a lambire l'Area Archeologica Centrale. In ogni caso, la giustapposizione e commistione di oggetti e ambiti di nature ed epoche differenti genera paesaggi ibridi, molteplici e stratificati, rendendo impossibile la formulazione di una definizione univoca e di un'immagine chiara per il territorio ad est di Roma a lungo appellato, genericamente, come paesaggio della 'campagna romana'. A questa molteplicità di paesaggi che compongono il territorio come un palinsesto (Corboz, 1983) corrisponde una molteplicità di sguardi, e quindi anche di immagini che ne offrono una rappresentazione. Come ci ricorda Vittoria Calzolari, «nel caso del territorio di Roma e del suo rapporto con la città non si può tracciare un percorso continuo: è piuttosto un diagramma spezzato, con alcuni picchi di intense presenze, descrizioni e immagini e lunghi periodi di vuoto» (Calzolari, 1999, p. 11).



Fig.01. Tasselli della campagna romana orientale



Fig.02. Sequenza di limiti tra campagna e città

Dalla ricognizione territoriale all'individuazione di strategie progettuali

La breve descrizione introduttiva del territorio orientale romano solleva alcune tematiche e direzioni operative utili. I principali temi rilevabili possono essere così elencati: ristabilire, dove possibile, un rapporto con la condizione antropogeografica e le sue stratificazioni storiche; potenziare le relazioni e il ruolo del patrimonio archeologico degli acquedotti nel contesto urbano; definire l'importanza strategica di una rete per la mobilità sostenibile che entri in relazione con il sistema infrastrutturale esistente, in particolar modo quello ferroviario, e permetta di esperire la diversità dei paesaggi.

A Roma, come in molte altre città italiane, ciò che sembra sia venuto a mancare nel corso del processo di urbanizzazione è la capacità di leggere la geografia antropogenica, ossia l'insieme degli elementi che costituiscono l'ambiente, e di comprendere la «forma del territorio», per citare Vittorio Gregotti (1966). Già nel 1966, l'architetto milanese denunciava la «progressiva riduzione da parte dell'uomo della natura a cultura nell'intento di sfruttare funzionalmente e produttivisticamente la natura stessa; [...] dalla riduzione dell'importanza del 'luogo' per la costituzione del valore attraverso la tecnologizzazione del paesaggio, ossia alla riduzione della sua tipicità per opera di processi relativamente indifferenti dal punto di vista operativo ai caratteri del luogo, [...] sino al problema delle conseguenze formali di questo atteggiamento sul paesaggio stesso di cui l'ambiente urbano diviene uno degli aspetti dotato di speciali caratteristiche» (Gregotti, 1966, pp. 7-9).

Individuare, analizzare, interpretare gli «strati sub-urbani» (Marot, 2010) – cioè quelli appartenenti alla condizione geografica originaria – si rivela necessario sia nei casi in cui questi strati siano ancora presenti e visibili, sia nei casi in cui non lo siano più. Un esempio di questa seconda condizione sono quelle aree urbanizzate in cui una lettura diacronica consente di riscoprire le

trame naturali preesistenti per pianificare progetti di depavimentazione atti a mitigare gli allagamenti dovuti alla presenza di superfici impermeabili e al tombamento dei fossi. Viceversa, nel caso in cui gli strati sub-urbani siano ancora riconoscibili, il progetto potrà utilizzarli come elementi di esplorazione, lettura, invenzione e rappresentazione del sito, attraverso quella strategia che Michel Desvigne definisce di «geografia amplificata» (Desvigne, 2009), la quale agisce su tutti gli elementi che concorrono a definire la forma del territorio (l'acqua, il suolo e la vegetazione nelle sue diverse espressioni formali, come siepi, prati, stringhe o macchie di alberi), rafforzandoli. Attuare questa interpretazione e progettazione dei segni territoriali originari non solo è in grado di ripristinare gli assetti ecologici, ma anche di evidenziare o suggerire le trame di una geografia parzialmente sepolta, e quindi di riscoprire le antiche trame che attraversavano e collegavano le parti del territorio.

Accanto ad una stratigrafia di tipo verticale, che trova la sua origine nella conformazione geologica del territorio, nella campagna romana è possibile osservare, nella compresenza e ibridazione di frammenti di paesaggi eterogenei, un'altra stratificazione di tipo orizzontale. Per dirla con l'archeologa Andreina Ricci, «alla verticalità del lungo periodo si oppone qui l'orizzontalità: superfici assai estese sulle quali sono distribuite testimonianze di periodi differenti che, come isole, affiorano nel mare di una realtà tutta contemporanea» (Ricci 2002, pp. 107-108). Proprio la permanenza dell'antica rete infrastrutturale degli acquedotti ha fatto sì che si conservasse potenzialmente la storica relazione di coesistenza tra *urbs* e *suburbium* e tra artefatto (archeologico e contemporaneo) e natura che da sempre caratterizza Roma, generando frequentemente conflitti, frizioni e contrappunti lungo i margini, e gli acquedotti si fanno come vettori lungo i quali frammenti di paesaggi eterogenei scorrono e si articolano senza soluzione di continuità.

Tuttavia, tra la città contemporanea e l'antica infrastruttura lineare, si vengono spesso a generare aree urbane generiche, indefinite e residuali, quasi sempre frutto della mancata riflessione pianificatoria e progettuale sull'importanza e specificità dello spazio che caratterizza l'atmosfera che aleggia attorno alla rovina. Uno 'spazio tra' di spessore diverso e dalle molteplici connotazioni: alcune volte si palesa come una strada affiancata dal marciapiede, dai parcheggi o da un'aiuola di prato che in certi tratti costituisce il basamento su cui si erge la rovina; altre volte diventa una fascia di superficie erbosa abbandonata ad uno stato selvatico che si estende per qualche metro, dilatando lo spazio tra l'acquedotto e il fronte urbano; in altri casi, l'archeologia rimane un frammento intercluso tra le infrastrutture più recenti, come nel caso dell'acquedotto Claudio poco a sud dell'unità d'abitazione orizzontale di Libera al Tuscolano. Infrastruttura della memoria collettiva e grandioso esempio di ingegneria idraulica, nelle riflessioni didattiche e progettuali di recente condotte, il tracciato dell'acquedotto si fa occasione e fondamento di un processo di rigenerazione urbana che, oltre a preservare e risignificare il valore storico-patrimoniale del monumento, si riverbera nello spazio aperto contiguo o diventa fondale da traguardare.

Progettare i luoghi che, con profondità mutevole, gravitano attorno agli acquedotti offre l'occasione per ripensare le esigenze del vivere quotidiano, di una mobilità alternativa e sostenibile, di un rafforzamento delle trame vegetali e dei corridoi ecologici e, al contempo, definisce una traccia per ordinare l'esperienza di osservazione ed esplorazione del territorio stratificato. Osservare il paesaggio permette di comprendere la sua forma e i processi che la costruiscono, perché «vedere significa conoscere la forma finale del mondo offerta agli occhi dell'osservatore e distinguere i particolari di una totalità» (Venturi Ferriolo, 2009, p. 52). Tuttavia, man mano che il territorio cambia, si modifica anche l'esperienza della sua 'visione', dal momento in cui «l'atto di guardare, che solo apparentemente sembra un semplice movimento fisiologico, è stato investito dalla cultura» (Giallongo, 2005, p. 17). Osservare significa, quindi, costruire lo spazio senza operare fisicamente su di esso e lasciarvi tracce apparenti, contribuendo a plasmare la sua immagine. Al contrario dell'atto dell'osservazione, l'esplorazione del paesaggio presuppone un atteggiamento attivo che prevede che ci si immerga in esso, lo si attraversi e si oltrepassino i limiti della propria conoscenza. In questo modo, l'atto dell'esplorare, secondo i tempi e i modi della percezione,

costruisce una narrazione e una presa di coscienza dei luoghi e della loro storia, delle loro caratteristiche spaziali e relazioni con il contesto: così, «nella nostra mente la natura diventa quell'immagine che chiamiamo paesaggio» (Burckhardt, 2019, p. 187).

Alla luce delle considerazioni fatte, una strategia progettuale che rifletta su questa parte di Roma dovrà partire necessariamente dalla struttura della percorrenza, attraverso l'elaborazione di un piano della fruizione che promuova l'attraversamento del territorio secondo una mobilità più lenta e diversificata e favorisca maggiormente scambi, interazioni e ispiri nuovi sguardi sulla moltitudine di paesaggi. Immaginare nuove modalità per attraversare i territori della campagna romana, partendo dal progetto di nuove stazioni ferroviarie (come quelle di Selinunte, Statuario e Torricola lungo la via Appia antica), concepite come nodi di un sistema reticolare e articolato, si offre come l'occasione per ripensare nuove connessioni tra la città storica e i margini più frammentati, attraverso una rete di percorrenze alternative che intercetti anche le infrastrutture lineari consolidate. Al contempo, attraverso le strutture radiali dei differenti sistemi geografici e antropici, i frammenti di campagna romana che sopravvivono nell'urbanizzato possono essere riorganizzati semanticamente in un sistema continuo di spazi pubblici altamente qualificati dalla presenza dei monumenti e dalle persistenze naturali.

Ripristinare antiche tracce o creare nuovi percorsi – che attraversano e collegano – comporta sempre la riattivazione del territorio interessato, promuove un turismo e un tipo di pratiche più attente, incentiva la fruizione di servizi e infrastrutture adiacenti, sostiene le economie di prossimità e connesse al territorio: in generale, innesca una serie di azioni che fanno sì che un territorio venga scoperto e abitato, condiviso come elemento di identità molteplici e mutevoli.

Riferimenti bibliografici

Burckhardt, L. (2019), *Il falso è l'autentico: politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*, Quodlibet, Macerata.

Calzolari, V. (a cura di, 1999), *Storia e natura come sistema. Un progetto per il territorio libero dell'area romana*, Argos, Roma.

Cataldi, G. (1977), *Per una scienza del territorio*, Uniedit, Firenze.

Corboz, A. (1983), *Il territorio come palinsesto*, in "Casabella", n. 516, pp. 22-27.

Desvigne, M. (2009), *Cluster Paris-Saclay*, in <<http://micheldesvignepaysagiste.com/en/paris-saclay-cluster>> (12/22).

Gregotti, V. (1966), *La forma del territorio*, in "Edilizia Moderna", n. 87-88.

Giallongo, A. in C. Raffestin (2005), *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Alinea Editrice, Firenze.

Lelo, K. (2006), "Le «frontiere» dell'urbano", in Boemi, M. F., Travaglini, C. M. (a cura di), *Roma dall'alto*, CROMA, Roma.

Longobardi, G., Piccinato G., Quilici V. (a cura di, 2009), *Campagne romane*, Alinea Editrice, Firenze.

Purini, F. (2022), *Memorie verdi*, Editoriale Lotus, Milano

Ricci, A. (2002), *Roma: una carta per la qualità urbana. "La memoria remota"*, in Ricci A. (a cura di), "Archeologia e Urbanistica. International School in Archaeology", All'insegna del Giglio, Firenze, pp. 107-108.

Venturi Ferriolo, M. (2009), *Percepire paesaggi. La potenza dello sguardo*, Bollati Boringhieri, Torino.

Disegno della città e benessere

Massimo Sargolini, Tiziana Cotrufo, Rosanna Di Natale, Stefania La Grutta, Christian Pristipino, Lorenzo Sargolini, Giovanni Viegi

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, Piano e progetto di città, Spazi aperti, Qualità della vita, Benessere.

Keywords: Sustainable development, Plan and project of the city, Outdoor spaces, Quality of life, Well-being.

Abstract:

IT) L'innalzamento della qualità della vita è una delle principali sfide dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e del movimento "Healthy Cities" (Tsouros A.D., 2015). Il *Sustainable Development Goals* presenta un focus speciale incentrato sulla promozione del benessere psico-fisico per tutte le fasce di età. Gli stretti rapporti tra aspetti biogenetici, comportamenti e ambienti di vita debbono ancora essere investigati a fondo per approfondire le conoscenze sulle relazioni tra salute e dinamiche urbane e territoriali.

EN) Raising the quality of life is one of the main challenges of the World Health Organization and the "Healthy Cities" movement. The *Sustainable Development Goals* have a special focus on promoting psycho-physical well-being for all age groups. The close relationships between biogenetic aspects, behaviors and living environments still need to be thoroughly investigated to better understand the relationships between health and urban and territorial dynamics.

1. La salute umana nell'organizzazione urbana e territoriale

Il disegno della città è sempre stato strettamente connesso, in modo più o meno manifesto, a problemi e questioni legate al benessere e alla salute degli abitanti. Spesso, enfatizzando alcuni aspetti peculiari, si afferma che la stessa disciplina dell'urbanistica sia nata con la legge per il risanamento della città di Napoli (1885), a seguito di una gravissima epidemia di colera avvenuta nel 1884 (Gabellini P., 2001). Si avviò in quel modo un grande intervento di trasformazione urbana, che cambiò molti dei quartieri storici della città, al fine di affrontare e risolvere alcuni problemi igienico-sanitari di zone della città che erano state le principali cause della diffusione del colera. La cultura igienista di fine Ottocento apre dunque il dibattito tra forma, struttura organizzativa della città e salute umana.

Tuttavia, è solo con il D.M. 1444 del 2 aprile 1968 che si definiscono gli standard urbanistici per garantire a tutta la popolazione una dotazione minima di spazi pubblici, parcheggi e verde, al fine di assicurare quel livello sufficiente di attività sociali e ricreative da svolgere all'aperto. Invero, la cultura architettonica, qualche decennio dopo, considererà insufficiente questo provvedimento legislativo, che si attesta su un rapporto alfanumerico tra insediamenti residenziali e spazi aperti (nelle diverse forme in cui si prospettano), auspicando maggiore attenzione alla forma e all'ubicazione di queste aree. Quindi, va riconosciuto che, con questo

decreto, per la prima volta, si dà rilevanza all'area verde, che assume un ruolo importante nella vita degli abitanti, e non è semplicemente un'area in attesa di assumere la destinazione urbanistica di "area fabbricabile".

Dopo poco più di due decenni, il 6 dicembre 1991, con il varo della Legge Quadro sulle aree protette, si sviluppano le prime sperimentazioni per nuove organizzazioni della città e del territorio, sia studiando modalità di interazione tra natura e artefatto, sia mettendo in stretto rapporto sistemi di protezione della natura e trend di prospezioni sociali ed economiche (Sargolini M., 2010 a; Sargolini M., 2010 b).

Non è stato facile integrare una visione di mantenimento degli spazi aperti verdi, al solo scopo di favorire la bioconnettività e preservare la biodiversità, con obiettivi più strettamente orientati al miglioramento del benessere degli abitanti insediati. Tuttavia, molte sono le ricerche che intendono dare nuovi significati e valori al sistema dei parchi e delle riserve regionali e nazionali, oltre che ai siti Natura 2000 e alle reti ecologiche (Sargolini M. et alii, 2006). Una spinta è pervenuta nel momento della condivisione di piani e progetti per parchi e aree protette con lo sviluppo sociale, e quindi con le esigenze e le attese delle comunità. Solo a quel punto si è compreso che le grandi riserve naturali e, ancor più, le prime penetrazioni verdi concorrono a definire il sistema di welfare di grandi e piccole città, modificando / innovando obiettivi urbanistici per conseguire un miglioramento della qualità della vita ed introducendo nuove modalità di abitare.

L'umanizzazione della natura, conseguita con il Rinascimento, ha posto le condizioni per aprire ad una visione olistica, che segna un grande passo in avanti dopo l'idealizzazione da parte della cultura classica e la rilevanza esclusivamente religiosa del Medioevo. L'Ottocento e la rivoluzione industriale hanno aperto alla visione sistemica. Ma è solo la intensa stagione della pianificazione dei paesaggi (considerato che la classificazione delle aree protette, definita dall'IUCN - Unione Internazionale per la Conservazione della Natura nel 1994, definisce quasi tutti i nostri parchi nazionali, "paesaggi protetti") degli ultimi trent'anni che riempie di nuove prospettive e visioni molti ambiti geografici, non solo quelli interni e marginali. Per la prima volta, si osserva il parco urbano come una grande risorsa per il riequilibrio ecologico, al fine di offrire servizi culturali e ricreativi ai cittadini e di condizionare positivamente i comportamenti degli *user* (Lawson, B., 2004).

Il *design thinking* diviene uno strumento efficace per dare concretezza ai servizi ecosistemici e, quindi, per affrontare le sfide connesse all'urbanizzazione ed altre questioni globali come il cambiamento climatico. Associato al monitoraggio degli effetti di nuove economie circolari, esso differisce da metodi tradizionali di pianificazione urbana in quanto pone una maggiore enfasi sulla comprensione e sullo stimolo del comportamento dei cittadini per affrontare le sfide urbane. In tal senso, il *design thinking* punta a indurre nuovi modi di vita in città attraverso interventi mirati e puntuali che fanno capo a una visione d'uso della città nuova e sostenibile (Lawson B., 2004).

Infine, la crisi sanitaria del 2020 ha offerto ulteriori occasioni di ripensare il valore e il ruolo degli spazi aperti della città. Sperimentando nuove abitudini e comportamenti sono stati apprezzati alcuni spazi outdoor della città precedentemente ritenuti marginali, riscoprendone straordinarie potenzialità (Pierantoni I. et alii, 2020).

Tuttavia, molto spesso, queste prime mosse sono supportate solo da sporadiche ed episodiche intuizioni riguardo proprio il rapporto tra territori, città e salute degli abitanti (Cocci Grifoni R. et alii, 2018).

Lo stesso grande tema dei servizi ecosistemici intesi come "benefici multipli forniti dagli ecosistemi al genere umano" mette in evidenza la ricchezza delle risorse che la natura può mettere a disposizione, ma non si declina ancora nelle scienze mediche e sanitarie con prospettive realmente innovative nella gestione delle patologie e nell'anticipazione dello stato di benessere.

Insomma, l'urbanistica deve fare ancora la sua parte per mettere al centro l'uomo e i suoi bisogni nel progetto degli ambienti di vita (Gehl J., 2010). Declinare visioni e scenari strategici in progetti coordinati e diffusi nella città richiede una più profonda conoscenza delle risposte che l'intervento programmato può offrire in termini sanitari e quindi sociali (Cocci Grifoni R. et alii, 2018).

Riferimenti bibliografici

Cocci Grifoni R., D'Onofrio R., Sargolini M., (2018); *Quality of life in Urban Landscape. In search of a decision support system*; Springer, Cham Switzerland.

Gabellini P., (2001); *Tecniche Urbanistiche*; Carocci Editore, Roma.

Gehl J. (2010), *Cities for People*, Island Press, Washington-Covelo-London.

Lawson, B. (2004) *What Designers Know*. Oxford: Architectural Press.

Pierantoni I., Pierantozzi M., Sargolini M., (2020); "A qualitative review for the reorganization of human living Environmentes"; in: *Applied sciences*.

Pierantoni I., Sargolini M., (2020); *Protected areas and local communities. A challenge for inland development*. ListLab, Trento.

Sargolini M., (2010 a); "Piano per il Parco"; in: *Dizionario delle Aree Protette*"; Edizioni ETS, Pisa.

Sargolini M., (2010 b); "Piano pluriennale economico e sociale"; in: *Dizionario delle Aree Protette*"; Edizioni ETS, Pisa.

Tsouros A.D. (2015); "Twenty-seven years Of the WHO European Healthy Cities movement: a sustainable movement for change and innovation art the local level", *Health Promotion International*.

2. Aree verdi per la respirazione

Negli ultimi anni vi è stato un interesse crescente, nella letteratura specialistica, riguardo agli effetti sulla salute del verde urbano (*greenness*), comprendente spazi verdi, parchi e infrastrutture verdi. I parametri quantitativi del verde possono essere basati su indici di vegetazione derivati da satellite, come il *Normalized Difference Vegetation Index* (NDVI) e il *Soil Corrected Vegetation Index* (SAVI), o sulla percentuale derivata dall'uso del territorio o sulla distanza da diverse coperture/infrastrutture verdi (Dinand Ekkel E, Sjerp de Vries S., 2017). Disponendo, quindi, di dati epidemiologici della popolazione urbana, è possibile valutare le associazioni tra il verde urbano e la salute (Squillacioti G. et alii, 2024).

Un numero crescente di prove supporta gli effetti benefici di esposizione al verde su diversi risultati sanitari. L'esposizione al verde è stata precedentemente associata a un miglioramento di salute mentale e benessere, riduzione della mortalità, obesità e malattie cardiovascolari o miglioramento del sistema immunitario ed esiti della nascita. Tuttavia, i dati sull'apparato respiratorio rimangono incoerenti o inconcludenti, come evidenziato da recenti revisioni sistematiche. Alcuni studi hanno riferito che vivere più vicino ai parchi o essere più esposti al verde è protettivo contro asma ed esiti respiratori (Cilluffo G. et alii, 2022a) o, allo stesso modo, che la bassa esposizione al verde è un fattore di rischio per il mancato controllo dell'asma (Cilluffo G., 2022b). Altri studi hanno scoperto il contrario o non hanno riportato alcuna associazione (Cilluffo G. et alii, 2018).

Le malattie respiratorie croniche sono tra le malattie più diffuse in tutto il mondo, colpendo sia gli adulti sia i giovani, ed essendo responsabile, nel 2019, di 71,1 milioni (intervalli di incertezza al 95% 64,7–77,0) anni di vita persa e 32,4 milioni (26,1–38,5) anni vissuti con disabilità (Institute of Health Metrics and Evaluation - IHME, 2019, <https://ghdx.healthdata.org/gbd-2019>). L'asma è la malattia non trasmissibile più comune tra i bambini (Ferrante G., La Grutta S., 2018). La sua

prevalenza è elevata durante l'infanzia, soprattutto nei ragazzi prima della pubertà, con un tasso di remissione relativamente alto durante l'età adulta.

I fattori di rischio per l'asma e le malattie respiratorie vanno dall'esposizione ambientale alle caratteristiche individuali, come sesso, età e predisposizione genetica. Un modello multifattoriale, sottolineando l'interazione tra i geni e l'ambiente, è stato recentemente proposto per riconoscere i fattori che contribuiscono all'esordio delle malattie allergiche respiratorie, come asma e rinite (Ferrante G. et alii, 2018). Inoltre, il crescente grado di urbanizzazione ha messo in riflettori su alcuni fattori ambientali emergenti, inclusi gli spazi grigi che sono stati associati allo stato allergico (Maio S. et alii, 2022) ed il verde.

Il verde contribuisce favorevolmente alla salute respiratoria attraverso i seguenti potenziali percorsi. In primo luogo, le piante possono rimuovere gli inquinanti dall'aria (Diener A., Mudu P. 2021) e migliorare la qualità dell'aria mitigando l'inquinamento dell'aria esterna, un fattore di rischio riconosciuto per molte malattie respiratorie (De Matteis S. et alii, 2022; Maio S. et alii, 2023). In secondo luogo, l'esposizione nei primi anni di vita ad aree vegetate con biodiversità può supportare la capacità immunomodulante dei bambini influenzando il loro microbiota. Infine, l'accesso a parchi e spazi verdi può anche ridurre l'obesità e il comportamento sedentario incoraggiando l'attività fisica, con effetti positivi sulla salute generale e respiratoria. Alcune prove provenienti da studi trasversali hanno recentemente suggerito che vivere in aree più verdi è associato a livelli più bassi di stress ossidativo nei bambini (Squillacioti G. et alii 2022). Nonostante questi percorsi potenzialmente coinvolti nella prevenzione o nel miglioramento di malattie preesistenti, il verde può anche influenzare negativamente la salute respiratoria esponendo gli individui ad aeroallergeni e sostanze chimiche dannose, come pollini, funghi spore, pesticidi o composti volatili biogenici. È da considerare, comunque, che la definizione generica di verde non distingue tra specie botaniche e tipologie di vegetazione. In molte città d'Europa sono già attive esperienze di rigenerazione urbana con maggiore presenza di aree verdi orientate a promuovere benefici fisici e mentali dovuti all'aumento dell'attività fisica (mobilità attiva) ed a ridurre il peso delle disuguaglianze di salute, tipicamente caratterizzanti le aree urbane periferiche.

È importante segnalare che il tema dell'integrazione dei principi di salute e benessere delle aree verdi nel contesto degli interventi di pianificazione urbana è stato ampiamente incluso tra gli obiettivi del progetto ERASMUS+ *ClicCHE Climate change, cities, communities and Equity in health* (2021-1-IT02-KA220-HED-000032223). In particolare, la realizzazione di una checklist orientata alla salute e alle pratiche di mitigazione dei cambiamenti climatici ha incluso le aree verdi e gli spazi aperti tra i temi centrali della pianificazione urbana, che consentono di selezionare lo scenario "ottimale" per una determinata area di riferimento.

Riferimenti bibliografici

Cilluffo G, Ferrante G, Fasola S, Drago G, Ruggieri S, Viegi G, Cibella F, La Grutta S. (2022a); "Association between greenspace and lung function in Italian children-adolescents"; *Int J Hyg Environ Health*; 242:113947. doi: 10.1016/j.ijheh.2022.113947.

Cilluffo G, Ferrante G, Fasola S, Montalbano L, Malizia V, Piscini A, Romaniello V, Silvestri M, Stramondo S, Stafoggia M, Ranzi A, Viegi G, La Grutta S. (2018); "Associations of greenness, greyness and air pollution exposure with children's health: a cross-sectional study in Southern Italy"; *Environ Health*. 5;17(1):86. doi: 10.1186/s12940-018-0430-x.

Cilluffo G, Ferrante G, Murgia N, Mancini R, Pichini S, Cuffari G, Giudice V, Tirone N, Malizia V, Montalbano L, Fasola S, Pacifici R, Viegi G, La Grutta S. (2022b); "Effects of Polycyclic Aromatic Hydrocarbons on Lung Function in Children with Asthma: A Mediation Analysis"; *Int J Environ Res Public Health*; 5;19(3):1826. doi: 10.3390/ijerph19031826.

De Matteis S, Forastiere F, Baldacci S, Maio S, Tagliaferro S, Fasola S, Cilluffo G, La Grutta S, Viegi G. (2022); Issue 1 - "Update on adverse respiratory effects of outdoor air pollution". Part 1): "Outdoor air pollution and

respiratory diseases: A general update and an Italian perspective”; *Pulmonology*; 28(4):284-296. doi: 10.1016/j.pulmoe.2021.12.008.

Diener A, Mudu P. (2021) “How can vegetation protect us from air pollution? A critical review on green spaces' mitigation abilities for air-borne particles from a public health perspective - with implications for urban planning”; *Sci Total Environ.* 20;796:148605. doi: 10.1016/j.scitotenv.2021.148605.

Dinand Ekkel E., Sjerp de Vries S. (2017); “Nearby green space and human health: Evaluating accessibility metrics”; *Landscape and Urban Planning*; 157:214-220. doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.06.008.

Ferrante G, Fasola S, Cilluffo G, Piacentini G, Viegi G, La Grutta S. (2018); “Addressing Exposome: An Innovative Approach to Environmental Determinants in Pediatric Respiratory Health”; *Front Public Health.* 14;10:871140. doi: 10.3389/fpubh.2022.871140.

Ferrante G, La Grutta S. (2018); “The Burden of Pediatric Asthma” *Front Pediatr.* 22;6:186. doi: 10.3389/fped.2018.00186.

Maio S, Baldacci S, Tagliaferro S, Angino A, Parmes E, Pärkkä J, Pesce G, Maesano CN, Annesi-Maesano I, Viegi G. (2022); “Urban grey spaces are associated with increased allergy in the general population” *Environ Res.* 15;206:112428. doi: 10.1016/j.envres.2021.112428.

Maio S, Sarno G, Tagliaferro S, Pirona F, Stanisci I, Baldacci S, Viegi G. (2023); “Outdoor air pollution and respiratory health”; *Int J Tuberc Lung Dis*; 1;27(1):7-12. doi: 10.5588/ijtld.22.0249.

Squillacioti G, Carsin AE, Bellisario V, Bono R, Garcia-Aymerich J. (2022); “Multisite greenness exposure and oxidative stress in children. The potential mediating role of physical activity”; *Environ Res.*; 209:112857. doi: 10.1016/j.envres.2022.112857.

Squillacioti G., Fasola S., Ghelli F., Colombi N., Pandolfo A., La Grutta S., Viegi G, Bono R. (2024); “Different greenness exposure in Europe and respiratory outcomes in youths. A systematic review and meta-analysis”. *Environ Res.* 12;247:118166. doi: 10.1016/j.envres.2024.118166.

3. Salute cognitiva e mentale

Può sembrare ovvio considerare gli spazi verdi come grandi apportatori di benefici per la salute con particolare attenzione a quella del cervello, ma non lo è. Bisogna riflettere sugli spazi minimi necessari per l'apprendimento nelle scuole, per la funzionalità degli ospedali, per l'organizzazione dei negozi alimentari, o per l'apparizione di allergie e per molti altri casi (Dimitrov-Discher A. et alii, 2022). Senza dubbio, però, una gran fetta del benessere mentale per il cervello dipende dalla presenza di questi polmoni verdi nelle città. Basta pensare che lo sviluppo del cervello nel bambino dipende da finestre temporali critiche e plastiche, che dipendono non solo da fattori intrinseci (i geni) ma anche da fattori estrinseci o epigenetici (l'esperienza che noi facciamo dell'ambiente che ci circonda) (Cotrufo T., 2019). Se mediante queste attività i neuroni non lavorassero potrebbero correre il rischio di andare incontro a morte cellulare programmata (in gergo tecnico, apoptosi) e perdere le capacità per funzionare correttamente. Per questo motivo, è di estrema importanza bilanciare tutti gli aspetti necessari allo sviluppo ma anche l'aspetto cognitivo in adulti con Alzheimer (Besser L., 2021). In precedenti studi condotti su giovani, adulti e anziani di età considerevole, gli spazi verdi, intesi come parchi pubblici, spazi aperti o vegetazione, sono importantissimi per aumentare il numero di neuroni in aeree della corteccia cerebrale. Un'altra caratteristica importante per il cervello è la presenza di luce e sole negli ambienti verdi. L'alternarsi delle stagioni rende necessario creare grandi finestre da dove scorgere alberi e cespugli, ambienti ideali per la concentrazione. Parte di questo cervello cognitivo si sviluppa grazie all'applicazione del motto *mens sana in corpore sano* che si può realizzare al meglio solo in spazi grandi e verdi. Quindi è necessario proteggere e far crescere questi tipi di territori e paesaggi per poterne fare uso nella vita quotidiana, rendendo più forte anche l'intelligenza sociale a favore di un accrescimento del benessere.

Questi parchi o scenari sono così importanti che, in realtà, rappresentano un vero e proprio polmone con cui il cervello può respirare e mediante il quale, senza stress e senza ansia, organizza tutto il cablaggio di cui ha assolutamente bisogno per gestire le sue aree e funzionare. Architettura delle città verdi ed architettura di questo organo così prodigioso sono chiaramente in armonia. Infatti, un neurone è spesso considerato analogo a un albero.

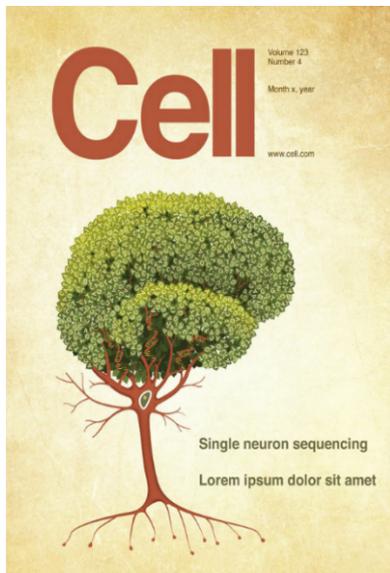
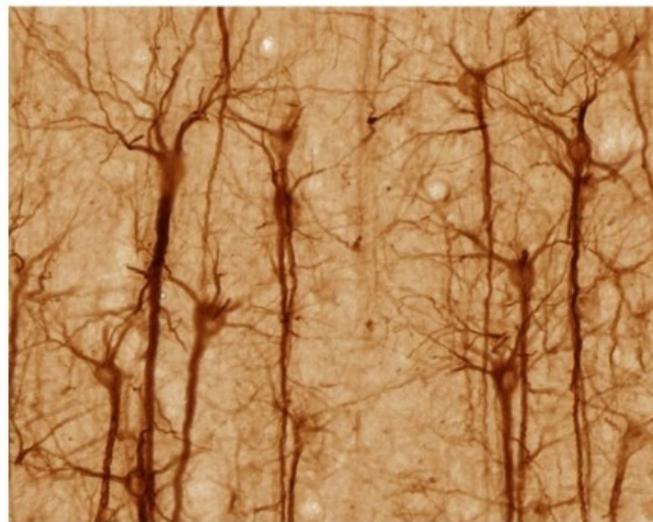


Fig.1 Pensare ai neuroni come ad alberi non è solo una pratica introduttiva per gli studenti, ma è riscontrabile anche nella ricerca più sofisticata, come illustra questa copertina di Cell, Vol.123, n.4.



Neurons in the Human Brain

Fig. 2. Dettagli dei neuroni del cervelletto che lo fanno sembrare una foresta. Bentivoglio M. et alii (2019) Frontiers neuroanatomy. Foto di Camillo Golgi, rielaborata da Tiziana Cotrufo.

L'analogia imperfetta con il computer e le città verdi

Il riferimento del cervello al computer non è gratuito. Si tratta dell'analogia abituale con la quale ci siamo abituati a concepire la struttura ed il funzionamento del nostro cervello. Nella stessa maniera del cervello, il computer si compone di una serie di unità, distribuite in aree specializzate che si incaricano di settori diversi e che trasmettono l'informazione dall'esterno, attraverso tastiera, stampante ed altri software (Cotrufo T., 2019). Ciononostante, è troppo semplice fare questa comparazione. Quando abbiamo comprato il computer era esattamente più o meno come ora, anzi adesso la sua memoria è occupata più di prima e va più lentamente. Invece, il cervello è in continuo apprendimento: più fa esperienze, più migliora. Perciò dobbiamo continuamente scoprire quali sono gli aspetti che rendono più performante il suo funzionamento. Tra questi, senza dubbio, ci sono: la possibilità di vivere negli spazi verdi; gli ambienti arricchiti, pieni di colore e di giocattoli; il linguaggio e la scrittura, la matematica, la musica; lo sviluppo dell'attenzione e delle funzioni esecutive che aiutano gli individui a pianificare, gestire e organizzare il loro tempo, controllare le emozioni, manipolare informazioni, in modo da portare a termine un determinato compito. Tutto ciò è, inoltre, molto importante per rimanere focalizzati e risolvere problemi e sviluppare l'apprendimento e la memoria. L'unica connotazione negativa in questo contesto sono gli eventuali abusi di tecnologie moderne: se si esagera con telefoni, computer e social network, possiamo perdere l'abitudine di annoiarci e questo è straordinariamente importante per sviluppare la creatività.

Quindi, l'oggetto di questa riflessione a più voci è proprio quello di considerare il relativamente moderno "urbanismo verde" delle città come elemento per fare un'analisi degli aspetti che riguardano

la salute. Un'ampia letteratura invade ora libri, testi e web sui vantaggi che sottolineano tali aspetti e numerosi professori, medici e ricercatori che partecipano a questo lavoro convergono sull'idea che vivere circondati dal verde aiuta moltissimo a mantenere qualità di vita e salute. Vivere in un ambiente sano aiuta tutti i nostri organi e sistemi a funzionare meglio e più a lungo ma, soprattutto per il cervello, il contatto con gli spazi verdi è associato con cambiamenti dell'anatomia e con un miglior lavoro della memoria e delle funzioni proprie dell'attenzione (Dadvand P. et alii, 2016).

Riferimenti bibliografici

Bentivoglio M., Cotrufo T., Ferrari S., Tesoriero C., Mariotto S., Bertini G., Berzero A and Mazzarello P. (2019); "The Original Histological Slides of Camillo Golgi and His Discoveries on Neuronal Structure Frontiers"; in: *Neuroanatomy* Volume 13 <https://doi.org/10.3389/fnana.2019.00003>

Besser L. (2021); "Outdoor green space exposure and brain health measures related to Alzheimer's disease: a rapid review"; *BMJ Open*. 2021 May 3;11(5):e043456. doi: 10.1136/bmjopen-2020-043456.

Cotrufo T. (2019); *Meravigliosa Mente. Come nasce, cresce e si sviluppa il nostro cervello*; Gribaudo Feltrinelli.

Dadvand P., Macià D., Martínez-Vilavella G., Fenoll R., Esnaola M., Dalmau-Bueno A., Alvarez-Pedrerol M., Pujol J., Sunyer J. (2016); "Green Spaces and Brain Development: a Longitudinal Neuroimaging study"; 28th Annual Conference of the International Society of Environmental Epidemiology.

Dimitrov-Discher A., Wenzel J., Kabisch N., Hemmerling J., Bunz M., Schöndorf J., Walter H., Veer-Ilya M., Adli M., (2022); "Residential green space and air pollution are associated with brain activation in a social-stress paradigm"; *Scientific Report*; Jun 23;12(1):10614.doi: 10.1038/s41598-022-14659-z.

European Urban initiative-Greening Cities co-founded by the European Union (2023)

4. Percorsi pedonali, piste ciclabili urbane e salute cardiovascolare

Nonostante i successi della medicina, le malattie cardiovascolari (MCV) rimangono la prima causa di morte e disabilità nei paesi ad alto tenore di vita, rappresentando così uno dei maggiori costi socio-sanitari. Per un progresso decisivo e sostenibile, è necessario intervenire preventivamente sull'intreccio dei processi multidimensionali che causano le MCV, più che curarne gli effetti.

La prevenzione attraverso l'attività fisica gioca in questo ambito un ruolo cruciale. La sedentarietà, definita come un basso livello di attività fisica quotidiana, è infatti associata a un aumento del rischio di MCV e dei suoi fattori di rischio: diabete di tipo 2, obesità, depressione e ansia.

Il beneficio dell'esercizio fisico è stato ampiamente dimostrato da molti studi; ora sappiamo che deriva da una rete di effetti tra loro correlati: riduce la pressione arteriosa, migliora il profilo lipidico (in particolare riducendo i livelli di colesterolo LDL e trigliceridi), previene l'obesità, migliora la sensibilità all'insulina, esercita effetti antinfiammatori (riducendo i livelli di marcatori infiammatori nel sangue, come la proteina C-reattiva), migliora la funzione endoteliale (aumentando la vasodilatazione e la secrezione di sostanze anticoagulanti), riduce lo stress, migliora la salute mentale e stimola la produzione di endorfine, migliora l'efficienza e la capacità di pompare sangue nonché stimola la formazione di nuovi vasi sanguigni che irrorano i vari organi. Altri fattori di salute cardiovascolare associati all'esercizio fisico sono la frequentazione di aree verdi e isolate dal traffico, con migliore qualità dell'aria, minore inquinamento acustico e generazione di benessere psichico, e l'incremento di relazioni sociali positive.

Attualmente, le società scientifiche cardiovascolari raccomandano almeno 150 minuti a settimana di attività moderata aerobica, oltre a esercizi di muscolazione, ma la possibilità di farlo non dipende solo dagli individui. Infatti, gli stili di vita attivi sono limitati nei centri urbani da vari fattori strutturali, sociali ed economici, come l'uso diffuso di automobili per il trasporto,

la progettazione urbana che privilegia gli spazi per i veicoli a scapito di quelli pedonali o ciclabili, la mancanza di accesso a spazi verdi o aree ricreative, nonché stili di vita lavorativi che confinano gli individui in ambienti chiusi per la maggior parte della giornata, come i lavori sedentari e l'uso di strumenti digitali. Per migliorare la salute cardiovascolare, è necessario, quindi, un innovativo approccio sistemico che includa: riqualificazione urbana per promuovere spazi più accessibili e sicuri per l'attività fisica; politiche pubbliche che incoraggino gli spostamenti attivi; programmi di sensibilizzazione sulla salute pubblica e iniziative di lavoro fisicamente attivo.

In particolare, è stato osservato che la realizzazione di percorsi pedonali e piste ciclabili incrementa l'attività fisica della popolazione in città come Londra nel Regno Unito, Siviglia in Spagna, e Portland negli USA e che essa ha un impatto positivo sulla salute cardiovascolare in diverse comunità urbane come Copenaghen in Danimarca, Amsterdam nei Paesi Bassi, Bogotá in Colombia, e Portland negli USA (Woodcock, 2014; Becerra, 2013; Dill, 2009). Alcuni studi suggeriscono che migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle infrastrutture per il trasporto attivo può ridurre il rischio di obesità, ipertensione e altre condizioni che predispongono alle malattie cardiovascolari (Sareban, 2020). Altri studi hanno dimostrato che l'accesso a parchi e spazi verdi urbani è associato a tassi più bassi di malattie cardiovascolari, attribuendo questo beneficio all'incoraggiamento dell'attività fisica, alla riduzione dello stress e all'esposizione a un ambiente più salubre (Gascon, 2006).

Al contrario, le città come Los Angeles negli USA, storicamente progettata per favorire il trasporto automobilistico e in cui la dipendenza dall'automobile è elevata e i tassi di spostamenti in bicicletta e a piedi sono significativamente più bassi rispetto a città orientate verso il trasporto attivo, presentano tassi più alti di obesità e malattie cardiovascolari rispetto a città come Copenaghen e Amsterdam. (Giles-Corti, 2016)

La ricerca, dunque, conferma che esiste una relazione tra urbanistica e salute cardiovascolare e che le città progettate per promuovere attività fisica, ridurre l'esposizione all'inquinamento e offrire accesso a spazi verdi possono contribuire a migliorare la salute cardiovascolare della popolazione. Quest'area di ricerca sottolinea l'importanza di approcci non convenzionali che coinvolgono urbanisti, professionisti della salute pubblica e decisori politici per creare ambienti urbani che sostengono la salute e il benessere (Giles-Corti, 2016). Il miglioramento della salute cardiovascolare mediante approcci sistemici promette di ridurre la spesa sanitaria prevenibile, con la possibilità di redistribuire le risorse esistenti verso le malattie non prevenibili, migliorando l'efficienza dei sistemi sanitari e la vita dei cittadini.

Riferimenti bibliografici

Becerra JM, Reis RS, Frank LD, et al. (2013); "Transport and health: a look at three Latin American cities"; *Cad Saude Publica*; 2013;29:654-66.

Dill J. (2009); "Bicycling for transportation and health: the role of infrastructure"; *Public Health Policy*; 2009;30:S95-110.

Gascon M, Triguero-Mas M, Martínez D, et al. (2006); "Residential green spaces and mortality: A systematic review"; *Environ Int.* 2016;86:60-7.

Giles-Corti B, Vernez-Moudon A, Reis R, et al.(2016); « City planning and population health: a global challenge". *Lancet.* 2016;388:2912-2924.

Sareban M, Fernandez La Puente de Battre MD, Reich B, et al. (2020); « Effects of active commuting to work for 12 months on cardiovascular risk factors and body composition"; *Scand J Med Sci Sports.* 2020;30:24-30.

Woodcock J, Tainio M, Cheshire J, O'Brien O, Goodman A. (2014); "Health effects of the London bicycle sharing system: health impact modelling study". *BMJ.* 2014;348:g425.



Fig. 3. La rigenerazione dell'area di Giulianova-Tortoreto (foce del fiume Salinello). Penetrazioni di spine verdi nel tessuto urbano favoriscono l'accrescimento della bioconnettività e introducono nuove modalità di spostamento nella città (piste ciclabili e pedonali). Rielaborazioni grafiche di Anna Albertini e Chiara Paolini – Laboratorio di Pianificazione SAAD UNICAM).



5. Disabilità, partecipazione all'attività fisica e ambiente di vita

Il concetto di disabilità cambia profondamente con il passaggio dalla classificazione internazionale per *impairment*, disabilità ed *handicap* (ICDH), redatta nel 1980, alla classificazione internazionale del funzionamento, della disabilità e della salute (ICF), redatta nel 2001. Si passa dal paradigma di disabilità a quello di funzionamento, concettualizzando lo stato di salute come conseguenza della relazione tra funzioni/strutture corporee, attività e partecipazione, influenzate da fattori ambientali e personali. Questa definizione sottolinea il fatto che il contesto ambientale in cui un individuo vive contribuisce a determinare il suo stato di salute e il suo funzionamento (World Health Organization 2001). La definizione è in linea con il modello biopsicosociale di Hengel del 1980 e la definizione di salute che l'OMS dà nel lontano 1948, cioè "uno stato di totale benessere fisico, mentale e sociale e non semplicemente assenza di malattia e infermità".

I fattori ambientali considerati spaziano da quelli fisici (come climatici, territoriali, tecnologici o architettonici) a quelli sociali (legati ad attitudini, relazioni, servizi, sistemi e politiche) e possono fungere da facilitatori o da barriere. I bisogni di salute e riabilitativi sono dipendenti dal contesto in cui una persona vive e le variabili ambientali influenzano l'*outcome* e, quindi, il successo di un determinato intervento terapeutico.

L'OMS definisce la riabilitazione come "un insieme di interventi finalizzati a ottimizzare il funzionamento e ridurre la disabilità degli individui con determinate condizioni di salute nella

loro interazione con l'ambiente circostante". I termini "disabilità" e "riabilitazione" non avrebbero significato se non venisse considerato l'ambiente in cui una persona vive: quindi, lo scopo della riabilitazione ad oggi è assicurare alla persona il raggiungimento della maggior autonomia e funzionalità possibile nel proprio ambiente di vita.

Considerando, ad esempio, l'attività fisica e la sua capacità di favorire la partecipazione sociale, va considerato che l'aumento dell'accessibilità e della fruibilità della città e, più in generale, di tutti gli spazi dell'abitare permette di prevenire la comorbidità associata alla sedentarietà. Gli spazi architettonici, con particolare attenzione a quelli aperti, influenzano inevitabilmente la mobilità degli individui, la facilità negli spostamenti e la partecipazione sociale delle persone con disabilità. Come emerge dalla ricerca qualitativa, i cittadini con disabilità fisica descrivono barriere fisiche, temporali e comportamentali. Ad esempio, si considerano barriere fisiche: la mancanza di trasporti, i percorsi irregolari, l'inadeguata illuminazione o la presenza di ostacoli nei percorsi. Sempre in modo esemplificativo, le barriere temporali sono invece: la mancanza di luce, la neve e la pioggia e la difficoltà di spostamento negli orari notturni. Si valutano come barriere comportamentali: la pressione nel non mantenere lo stesso passo degli altri, i marciapiedi affollati, la paura degli automobilisti (Eisenberg Y. et alii, 2017). Alcune barriere sociali, come scarso supporto, attitudini negative e idee erranee riguardo all'abilità (Shield N. et alii, 2012), aprono il campo ad un dibattito nell'ambito della psicologia sociale dell'inclusione.

D'altro canto, facilitatori, come ad esempio la presenza di panchine o punti dove riposarsi e di una buona illuminazione, oppure un'estetica attrattiva, mezzi di trasporto e un maggior numero di connessioni e di destinazioni, sono attrattori di utenti intenzionati a far movimento e possono favorire l'attività fisica, la funzionalità e la partecipazione (Eisenberg Y. et alii, 2017; Mckenzie G. et alii, 2021).

Un connubio tra connessioni sociali positive, disponibilità di supporto sociale, conoscenza della disabilità e ambiente fisico incrementa la partecipazione all'attività fisica, esaudendo il desiderio, soprattutto delle persone più giovani e rispettando il diritto di pari opportunità (Zhang G. et alii, 2017; Mckenzie G. et alii, 2021; Shield N. et alii, 2012). L'inclusione negli studi di differenti disabilità come quelle sensoriali e cognitive e il supporto di audit possono aiutare a definire meglio le barriere e i facilitatori nella percorribilità dei luoghi e giovare nelle indicazioni per la costruzione di spazi aperti accessibili a tutti (Eisenberg Y. et alii, 2017).

In conclusione, presupponendo gli spazi aperti verdi come componenti della trama urbana atte a favorire il benessere mentale, cognitivo, cardiovascolare e muscoloscheletrico e capaci d'incentivare la partecipazione sociale, la progettazione di ambienti di vita e modalità di fruizione, che facilitino l'inclusione e rendano possibile a tutti l'accessibilità, diviene un dovere etico anche ai fini del conseguimento del principio di pari opportunità.

Riferimenti bibliografici

Eisenberg Y., Vanderbom KA, Vasudevan V. (2017); "Does the built environment moderate the relationship between having a disability and lower levels of physical activity? A systematic review"; *Prev Med.* 2017 Feb.;

<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/rehabilitation>

Mckenzie G., Willis C., Shields N. (2021); "Barriers and facilitators of physical activity participation for young people and adults with childhood-onset physical disability: a mixed methods systematic review"; *Dev Med Child Neurol*; 2021 Aug.

Shields N., Synnot A.J., Barr M. (2012); "Perceived barriers and facilitators to physical activity for children with disability: a systematic review"; *Br J Sports Med.*

World Health Organization, (2001); International Classification of Functioning, Disability, and Health: ICF. Geneva,.

Zhang G., Poulsen D.V., Lygum V.L., Corazon S.S., Gramkow M.C., Stigsdotter U.K. (2017); "Health-Promoting Nature Access for People with Mobility Impairments: A Systematic Review"; *Int J Environ Res Public Health*.

6. Visione One health

La definizione fornita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità recita: "One Health è un approccio integrato e unificante per bilanciare e ottimizzare la salute delle persone, degli animali e dell'ambiente. (...) L'approccio mobilita molteplici settori, discipline e comunità a diversi livelli della società per lavorare insieme. In questo modo si sviluppano idee nuove e migliori che affrontano le cause profonde e creano soluzioni sostenibili a lungo termine"¹.

One Health dilata la definizione di salute come "stato di totale benessere fisico, mentale e sociale e non semplicemente assenza di malattia" perché coinvolge tutti gli attori, animati o meno, che abitano il pianeta. Data l'ampiezza dei temi, si possono fornire alcuni spunti su come sia necessaria un'analisi a vari livelli e con discipline diverse (Di Natale R. et alii, 2023). I cambiamenti climatici hanno un impatto importante sulla salute poiché sconvolgono gli equilibri del pianeta e quelli di tutti gli esseri viventi. Essi hanno effetti evidenti sulla salute degli umani: dalle ondate di calore agli effetti che il clima può avere sulle malattie infettive portate dai vettori. Malattie che si pensavano debellate, come la malaria, ritornano; altre tipiche di aree tropicali del pianeta vengono diagnosticate nel nostro Paese (*dengue, chikungunya, West Nile fever*); si allunga la stagione dell'impollinazione e aumenta la sensibilizzazione, e così via. Molto spesso, per queste malattie sconosciute in Italia, è più difficile fare diagnosi ed è necessario addestrare i medici a riconoscerle.

Inoltre, l'approccio *One Health* è determinante nella lotta all'antibiotico-resistenza² poiché l'assunzione eccessiva di antibiotici passa anche attraverso il cibo.

In questo contesto, il tema della rigenerazione urbana significa ridare senso e vivibilità a interi quartieri delle città, mappandone le condizioni di salute e di benessere (Brownlee T., 2021). Per fare questo, è necessario integrare le conoscenze urbanistiche, quelle sanitarie (presidi, situazione demografica ed epidemiologica) e quelle sociali (sicurezza, presenza di associazioni, ecc.), al fine di disporre del contesto e delle possibili leve da utilizzare per il miglioramento delle condizioni in una zona determinata della città.

Potranno giovare dei miglioramenti introdotti, in particolare, le categorie più fragili. In Italia, più di 14 milioni di persone appartengono alla fascia di età over 65, circa la metà di questi ha più di 75 anni; 4 milioni hanno dagli 80 anni in su e ben 22mila sono gli ultracentenari. Occorre dare una forma e un senso a questi anni di vita, occorre modificare l'approccio culturale ed evitare di mettere in un angolo la persona anziana, che non ha alcuna intenzione di vivere a bordo di un cantiere. Su questa enorme platea si devono concentrare le iniziative dirette all'invecchiamento attivo³, inteso come un processo di ottimizzazione delle opportunità di salute, partecipazione e sicurezza, perché invecchiare in maniera attiva comporta benefici sulla salute fisica e psicologica⁴. Inoltre, è un processo che rimette in circolo competenze, tempo, hobby, turismo, ecc., e che in economia prende il nome di *Silver economy*.

Per quanto riguarda i giovani, il target è più limitato, ma più preoccupante. I 10 milioni e 493 mila bambini e adolescenti tra 0 e 19 anni che vivono in Italia abitano perlopiù in periferia.

¹ Per approfondimenti, si veda: <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/one-health>.

² Per approfondimenti, si veda: <https://www.epicentro.iss.it/antibiotico-resistenza/iniziativa-italia>.

³ Per approfondimenti si veda: https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVFG/salute-sociale/promozione-salute-prevenzione/FOGLIA10/FVG_in_movimento/.

⁴ Per approfondimenti si veda: <https://www.pianiregionalidellaprevenzione.it/doc/ReportNazionale.pdf>.

Sono le periferie le vere città dei bambini, perché è lì che vanno a risiedere molte delle nuove famiglie. Periferie diverse ma accomunate da una condizione di isolamento e di marginalità, degrado urbano e mancanza di luoghi di aggregazione e di servizi (Morabito Ch., 2023). Ad aggravare la situazione si aggiungono le conseguenze che la pandemia ha comportato soprattutto sotto il profilo psicologico, con l'incremento di fenomeni di autolesionismo, di uso di droghe o di assunzione di farmaci ad uso ludico⁵.

Per una visione *One Health* occorre conoscere questi processi, occorrono sinergie per eliminare sovrapposizioni e sprechi, occorrono alleanze per condividere e gestire informazioni, occorre un contatto con la comunità, le associazioni, il terzo settore, per lavorare sulla stessa lunghezza d'onda e fornire soluzioni che siano al passo con i tempi e le esigenze di quel tempo e di quello spazio.

Riferimenti bibliografici

Brownlee T., Camaioni C., Pellegrino P. (2021); *Emergenza clima e qualità della vita nelle città*. FrancoAngeli, Milano.

Di Natale R., Marinuzzi G., (a cura di) (2023), *Salute e territorio. I servizi socio-sanitari dei Comuni italiani-Rapporto 2024*, novembre 2023, IFEL.

Morabito Ch., (a cura di), *Fare spazio alla crescita*, SavetheChildren, ottobre 2023
<https://www.savethechildren.it/cosa-facciamo/pubblicazioni/fare-spazio-alla-crescita>.

Conclusioni

Questo breve saggio a più mani su "disegno della città e salute" non è altro che un primo confronto tra saperi diversi per delineare insieme una ricerca interdisciplinare che tocchi i molteplici campi della progettazione urbana e territoriale, nei rapporti con le diverse discipline medico sanitarie.

Abbiamo potuto vedere che sono molti gli studi, in ambito internazionale, che riconoscono i vantaggi che possono discendere da uno stretto raccordo tra città e salute, considerando che la qualità degli ambienti di vita può permettere di affrontare al meglio alcune sfide sanitarie della società contemporanea.

Dai diversi apporti pervenuti, si ha un primo quadro sintetico delle componenti della città che vanno tenute in considerazione al fine di promuovere il miglioramento della qualità della vita di tutti gli abitanti, a partire dalle categorie più fragili, e di introdurre prevenzioni efficaci rispetto a patologie molto diffuse, come ad esempio: diabete, problemi cardiovascolari e respiratori, obesità, depressione, ansia, malattie croniche e degenerative. In un prossimo step, sarà necessario iniziare a individuare indici e misuratori (non considerando solo quelli alfanumericamente descrivibili, ma anche quelli qualitativi e formali) che possono guidare l'azione del progettista urbano nel disegno della città.

L'urbanistica, sulla base di indicazioni che possono pervenire solo dai molteplici settori delle scienze sanitarie ha dunque il compito di sperimentare nuovi rapporti tra funzioni e forme dello spazio, cogliendo il ruolo benefico che le componenti della natura possono esercitare nel contatto con gli spazi artificiali. Il tentativo è quello di andare oltre le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, tese a tracciare una roadmap riguardo ai rischi sulla salute connessi all'urbanizzazione, per affrontare la sfida del disegno e della progettazione della città al fine di facilitare nuovi comportamenti degli abitanti, atti ad assicurare salute e benessere.

⁵ Per approfondimenti <https://www.politicheantidroga.gov.it/media/ix0b0esf/relazione-al-parlamento-2023.pdf>.

Attribuzioni

Gli autori hanno contribuito unitariamente alla scrittura di quest'articolo, tuttavia si possono distinguere le seguenti attribuzioni:

- l'abstract, il §1 e le conclusioni sono state sviluppate da Massimo Sargolini (ordinario di Urbanistica e direttore della Scuola di Ateneo SAAD-UNICAM);
- il §2 da Stefania La Grutta (dirigente di ricerca CNR, Istituto di Farmacologia Traslazionale (IFT) – CNR Palermo) e Giovanni Viegi (associato di Ricerca Senior, Istituto di Fisiologia Clinica (IFC) – CNR, Pisa);
- il §3 da Tiziana Cotrufo (Department of Cell Biology, Physiology and Immunology, Faculty of Biology and Institute of Neurosciences, Universitat de Barcelona);
- il §4 da Christian Pristipino (Cardiologo, presidente Associazione Italiana Medicina e Sanità Sistemica);
- il §5 da Lorenzo Sargolini (fisioterapista);
- il §6 da Rosanna Di Natale (ricercatrice Federsanità).

EcoWebTown

Journal of Sustainable Design

www.ecowebtown.com

28

II/2023

ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT
Sustainable Urban Transformation

