



Progetto di DICHIARAZIONE DEI DOVERI DELL'UOMO E COSTRUZIONE DELLA CITTA' CONTEMPORANEA

ALCUNE BUONE PRATICHE IN EUROPA

Maurizio Russo

HELSINKI,

ZURIGO,

BILBAO

SESTO SAN GIOVANNI,

IL NUOVO PIANO URBANISTICO IN ITALIA

REGGIO EMILIA

SALERNO

CONCLUSIONI

INTRODUZIONE

A poco più di 60 anni dalla "Dichiarazione universale dei diritti umani" non tutti i principi e diritti in essa contenuti sono universalmente riconosciuti e applicati, anche nei paesi più sviluppati e con la più lunga tradizione democratica.

A 50 anni dalla sua fondazione *Le Carré Bleu*, feuille internationale d'architecture, ha sentito la necessità di riaffermare quei principi e diritti chiamando in causa la responsabilità che tutti noi abbiamo – a cominciare dallo stesso *Carré Bleu* – nei campi dell'architettura, dell'urbanistica e del governo del territorio. È nata così la bozza di "Dichiarazione dei doveri dell'uomo", presentata a Parigi l'8 dicembre 2008.

Il nostro primo dovere è domandarci che cosa ciascuno di noi e la nostra rivista possono fare, con le risorse limitate che abbiamo a disposizione, per far avanzare la consapevolezza nostra e altrui sulle grandi priorità che abbiamo di fronte oggi e che sono le sfide del nostro tempo. Ebbene, dal nostro punto di vista, la prima cosa che una rivista come *Le Carré Bleu* ha il compito di fare, il suo "compito primordiale", secondo la definizione di Attila Batar, è «la ricerca di nuove concezioni dell'ambiente e dell'urbanistica»¹ per rispondere a vecchi e nuovi bisogni da soddisfare. Mai come oggi nella storia sono sterminate le fonti di conoscenza e informazione di cui disponiamo per assolvere nel modo migliore i nostri doveri e affermare più compiutamente i diritti dichiarati.

A ben vedere, con le note che precedono abbiamo fatto riferimento a due delle principali svolte degli ultimi decenni: da un lato la coscienza di agire in condizioni di risorse non illimitate ma scarse e la necessità di utilizzarle con attenzione; dall'altro lato, la straordinaria apertura di barriere fisiche e culturali, contrassegnata con il termine di "globalizzazione", che offre enormi opportunità creative, cui tuttavia si oppongono strenuamente vecchi pregiudizi e interessi consolidati. Perciò, come ricorda Philippe Fouquey, tra i compiti del *Carré Bleu* c'è anche quello di «denunciare le anomalie, le insufficienze, le ingiustizie [...] in ciò che riguarda lo spazio costruito e l'ambiente»².

In definitiva, alla luce di questi due grandi cambiamenti epocali – risorse limitate e globalizzazione – intendiamo presentare alcune esperienze internazionali di governo del territorio che ci sembrano particolarmente adatte a mettere in luce i diritti vecchi e nuovi che abbiamo oggi di fronte nei campi di architettura e urbanistica, e i doveri che tali diritti pongono, primi fra tutti ai governanti e ai professionisti delle trasformazioni spaziali. Ciò al fine di avanzare nel «progetto di Dichiarazione dei doveri dell'uomo» attraverso «le azioni di ricerca sull'ecologia urbana e territoriale [...] i progetti concreti e le realizzazioni esemplari di architettura e urbanistica indissolubilmente legate»³.

HELSINKI

Qualità della vita e competitività

La città dove *Le Carré Bleu* è stato fondato nel 1958 si è distinta negli ultimi decenni come una tra le più dinamiche al mondo nei settori avanzati delle nuove tecnologie e della ricerca, in grado nello stesso tempo di offrire una buona qualità di vita quotidiana ai suoi cittadini, nel segno complessivo di una forte propensione alla sostenibilità ambientale. Come dimostra la ricerca comparativa realizzata dall'European Economic Research Consortium (ERECO), dal titolo "Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network"⁴ (2005), la capitale finlandese presenta alti tassi di crescita economica associati ad un costante incremento demografico, soprattutto della sua area metropolitana. Mentre la città è infatti passata dai circa 370.000 abitanti del 1950 ai circa 560.000 del 2005, con un incremento del 52%, la popolazione dell'area metropolitana (Helsinki Region), costituita da 14 municipalità, è cresciuta nello stesso periodo da 500.000 a 1,3 milioni di abitanti – circa il 25% di tutta la popolazione finlandese – con un incremento del 157%. Anche il bilancio demografico si presenta molto positivo, con le percentuali di giovani fino a 15 anni e di anziani oltre i 65 anni in linea con le altre capitali scandinave ma più favorevoli rispetto alle principali città dell'Europa centro-orientale.

Per quanto riguarda la crescita economica di Helsinki, nel periodo 1995-2003 essa è stata trainata in modo molto signi-

ficativo dall'espansione dei settori legati alle nuove tecnologie dell'informazione e telecomunicazione. Ma anche il campo delle biotecnologie è considerato uno dei più promettenti per l'intera economia della Finlandia, grazie allo sviluppo di una stretta cooperazione tra centri di ricerca, imprese e istituzioni pubbliche che ha favorito la nascita di numerose imprese specializzate in questo settore. Nello stesso tempo, la città aspira anche a garantire un'alta qualità della vita ai suoi cittadini, e di conseguenza ad essere un luogo attrattivo per la localizzazione di imprese e personale altamente qualificato. Le imprese straniere già presenti nella capitale finlandese (controllo straniero superiore al 50%) danno lavoro a circa 60.000 persone, per un giro d'affari di oltre 20 miliardi di euro. Di fatto, Helsinki è considerata un ambiente tra i più favorevoli al mondo per le imprese e le attività di ricerca. Secondo l'"Enquête d'opinion sur la qualité de la vie dans 75 villes européennes"⁵ promossa dalla Commissione Europea (2007), Helsinki è prima nella qualità del trasporto pubblico, tra le più sicure e le più dotate di verde tra quelle considerate, e dove non è particolarmente difficile trovare un buon lavoro.

È inoltre una città che punta a servizi sociali di qualità, a standard elevati di formazione e alla sostenibilità energetica, oltre ad essere accreditata tra quelle con la più bassa incidenza di corruzione al mondo.

Secondo le previsioni per i prossimi anni, la crescita economica continuerà a sostenere l'aumento della popola-

zione dell'area metropolitana di Helsinki, che dovrebbe attestarsi tra 1,6 e 2 milioni di abitanti intorno al 2050. Ma come fare in modo che tale crescita di popolazione, e del corrispondente volume costruito, siano sostenibili dal punto di vista economico, ambientale e della qualità della vita per i cittadini?

Il concorso "Greater Helsinki Vision 2050"

A questa e ad altre domande ha cercato di dare una risposta il concorso internazionale d'idee "Greater Helsinki Vision 2050"⁶, bandito dalle 14 municipalità dell'area metropolitana di Helsinki insieme al Ministero dell'Ambiente finlandese, le cui conclusioni sono state pubblicate nel dicembre 2007.

L'analisi del bando e dei risultati di questo concorso possono aiutarci a comprendere quali siano le questioni di pianificazione territoriale giudicate più rilevanti in un'area che punta a mantenere elevate sia la produzione di ricchezza che la qualità della vita, e quali le soluzioni più innovative che sono state proposte dai progetti laureati.

Il bando del concorso d'idee "Greater Helsinki Vision 2050", pubblicato alla fine del 2006, partendo dalle previsioni di incremento della popolazione fino a 2 milioni di abitanti nel giro di 50 anni, e di incremento delle costruzioni per circa 70 milioni di metri quadrati, considera che «la struttura fisica complessiva della Grande Helsinki può essere ridisegnata in modo da rafforzare la sua posizione di centro culturale e tecnologico preminente dell'area baltica»⁷.

Affinché ciò avvenga in maniera sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale sono poste alcune domande:

- *Che tipo di luoghi rispondono attivamente ai cambiamenti climatici globali?*
- *Che tipo di luoghi minimizzano le pressioni sul nostro eco-sistema?*
- *Come creiamo la ricchezza sufficiente per realizzare i nostri sogni e bisogni futuri?*
- *Che tipo di imprese ci sosterranno in futuro?*
- *In che tipo di luoghi desideriamo vivere che ci nutrano sia fisicamente che mentalmente?*
- *Che genere di luoghi offrono nello stesso tempo tensione creativa, spontaneità e facilità di contatti?*
- *Che genere di luoghi offrono una visione concreta di umanesimo e tolleranza, di giustizia ed equità, di potenzialità realizzate e possibilità future?*
- *Che genere di luoghi offrono ad ogni bambino un'idea di ciò che essi potrebbero essere o fare?*

In rapporto a queste domande, gli organizzatori considerano il concorso una "avventura visionaria", per immaginare la Grande Helsinki del futuro come «un laboratorio urbano, un centro d'eccellenza ed un simbolo di speranza e ispirazione»⁸.

Più concretamente, gli organizzatori pongono ai partecipanti due obiettivi principali: da un lato, la necessità di aumentare la "massa critica urbana" per favorire la localizzazione di servizi sempre più rari, diversificati e specializ-

zati; dall'altro lato, dare una risposta al problema dell'abitazione, considerato cruciale da diversi punti di vista. Anzitutto, le nuove case rappresenteranno il grosso dei 70 milioni di metri quadrati da costruire nei prossimi 50 anni nell'area metropolitana di Helsinki⁹, sia per fronteggiare l'aumento atteso di popolazione, sia per rispondere a sempre più variegata esigenze sociali, quali l'aumento delle famiglie composte da una sola persona e l'invecchiamento della popolazione. A ciò si possono aggiungere le esigenze derivanti dall'afflusso di immigrati, per una società sempre più multiculturale.

Inoltre, il processo di pianificazione a lungo termine dovrebbe consentire di conciliare le esigenze di densificazione, anche per ragioni di efficienza energetica, con la vicinanza alla natura e la mixité degli usi urbani, valutando soluzioni innovative come "villaggi urbani" e "new garden cities", puntando così a migliorare costantemente le condizioni di vita nei sobborghi. L'obiettivo è quindi quello di rafforzare l'assetto policentrico dell'area metropolitana di Helsinki.

Il 14 dicembre 2007 sono annunciati i vincitori del concorso internazionale di idee "Greater Helsinki Vision 2050". Il primo premio è assegnato al progetto dell'agenzia WSP Finland denominato "Emerald". Il secondo premio è invece condiviso da 3 proposte: "Towards City 2.0", firmato da un altro team finlandese; "Boundary Strips", del tedesco Frank Görg e "Holistic Uniqueness", di un altro gruppo tedesco. Infine, sono segnalati

altri 5 progetti: tra essi, "Line TM", messo a punto da un'equipe del Politecnico di Losanna, e "Orlando", del gruppo italiano TSPON.

Benché domini talvolta nelle proposte il lato immaginifico e visionario, alcune indicazioni utili possono essere tratte su questioni come il rapporto tra espansioni e vie di comunicazione, forme della densificazione, prossimità alla natura e tutela delle diversità.

Quanto alla prima questione, una preoccupazione costante dei progetti è quella di dare una forma controllata e un indirizzo all'espansione prevista nell'arco dei prossimi 50 anni. Il progetto vincente, "Emerald", propone di distinguere il territorio metropolitano di Helsinki in due parti: «Densità metropolitana lungo la costa e un'armatura regionale interna di piccole città e villaggi rurali lungo le ferrovie»¹⁰. C'è dunque l'idea di accompagnare strettamente l'espansione, tanto nella parte densa lungo la costa quanto nella parte interna di piccole cittadine e villaggi rurali, con forti investimenti in infrastrutture ferroviarie. Le densificazioni di tipo lineare presentano l'indubbio vantaggio di poter essere servite in modo più efficiente dal trasporto collettivo. Nella versione attuale consentono di non allungare troppo le distanze, con la possibilità di mantenere un legame con centri urbani preesistenti, anche di piccole dimensioni. In questo tipo di espansione è inoltre facilitata la prossimità alla natura e al paesaggio, lungo i bordi dell'abitato.

In "Emerald", il rapporto tra terraferma e acqua si inverte nella proposta di densificazione che concentra le costruzioni sul mare e preserva le isole dell'arcipelago di Helsinki, che diventano parchi per i vicini quartieri su palafitte. Meno discutibile è la proposta dello stesso progetto di istituire una "climate bonus card", che misura i comportamenti virtuosi degli abitanti – per esempio l'uso dei mezzi collettivi di trasporto – assegnando premi come viaggi gratuiti e altri benefit. È inoltre diffusamente presente tra i partecipanti al concorso l'idea di un ritorno alla produzione agricola in città e in prossimità dell'area urbana, per ridurre i costi economici e ambientali dei trasporti ed avere un migliore controllo di qualità dei cibi.

Infine, il tema della diversificazione morfologica e funzionale degli insediamenti, nonché la cura per le identità caratterizzanti delle diverse parti dell'area metropolitana, sono ampiamente trattati, con diverse soluzioni dai diversi progetti.



ZURIGO

Il primato del trasporto pubblico

«Un'efficace infrastruttura di trasporti sarà utile alla società per decenni, forse secoli a venire. I suoi costi debbono essere confrontati con i benefici a lungo termine per la città, per la sua forza lavoro e per le sue famiglie [...] Può rendere la nostra città più conviviale e bella»¹¹. È questo il concetto che deve aver ispirato i dirigenti del trasporto pubblico della città di Zurigo negli ultimi decenni, visto che la rete di tram, filobus e bus tradizionali gestita dalla VBZ Züri-Linie è uno dei fiori all'occhiello della capitale economica della Svizzera, e una delle ragioni più importanti che spiegano il primato della città nelle classifiche internazionali sulla qualità della vita, come il "Mercer's Quality of Living Survey"¹².

Occorre tuttavia una visione lungimirante per mantenere ed eventualmente aumentare gli attuali livelli di qualità urbana, tanto nei confini urbani che nelle relazioni con l'agglomerazione, valutando con esattezza le necessità future in termini di esigenze e flussi di traffico. Proprio a questo cerca di dare una risposta il programma "VBZ Linienkonzept 2025"¹³, cioè il piano di sviluppo del trasporto urbano di Zurigo al 2025.

Il programma "VBZ Linienkonzept 2025" è basato su alcuni caposaldi. Anzitutto, «coordinare lo sviluppo della rete di tram e bus con gli obiettivi dello sviluppo della città, dei Comuni vicini, degli investitori e della pianificazione regionale»¹⁴. Ciò vuol dire che la rete di

trasporto pubblico accompagna, se non anticipa, lo sviluppo della città, previsto soprattutto in tre aree: nella vecchia zona industriale di Zurigo Ovest, a Nord e a Sud. Tali obiettivi sono attuati entro il limite temporale del 2025, ma sono già considerate ipotesi di espansione successiva nell'area metropolitana.

Più nello specifico, a base del "VBZ Linienkonzept 2025" sono posti alcuni principi di efficienza e soddisfazione della clientela: 1. Un numero massimo di viaggiatori deve raggiungere la propria meta senza dover cambiare mezzo; 2. Per raggiungere qualunque quartiere non si deve cambiare mezzo più di una volta: a tal fine sono predisposti quattro nodi centrali di interscambio; 3. Le nuove zone di sviluppo devono essere collegate direttamente tra loro.

L'area di sviluppo più importante e dinamica, già in fase di realizzazione, è Zurigo Ovest, nel pieno della vecchia zona industriale ormai in gran parte dismessa, dove sono previsti appartamenti per 8000 persone, 30.000 nuovi posti di lavoro, e il riutilizzo di contenitori abbandonati per altre attività.

Dato il rilievo e la rapidità di sviluppo di quest'area, la prima tappa del "VBZ Linienkonzept 2025" sarà una nuova linea tranviaria per Zurigo Ovest. «Per incanalare subito lo sviluppo verso la qualità della vita, il progetto per il tram di Zurigo Ovest deve essere realizzato già nell'anno 2010, e occorre convincere il massimo delle persone ad usare il trasporto pubblico»¹⁵.

Entro il 2020 sarà invece realizzata la linea del tram che collegherà direttamente il polo di Zurigo Ovest e il polo di sviluppo a Nord (senza passare dal centro). Entro il 2025 sarà garantito il collegamento diretto tra Zurigo Ovest e l'area di sviluppo a Sud.

In occasione del referendum tenuto il 17 giugno 2007, il 69% degli zurighesi partecipanti al voto ha accettato di finanziare con 59 milioni di franchi la costruzione della nuova linea tranviaria di Zurigo Ovest. La data di entrata in esercizio della stessa è già fissata per il 12 dicembre 2010.

"Strategien Zürich 2025".

È del tutto evidente che un programma come "VBZ Linienkonzept 2025" presuppone una visione d'insieme della città e precise scelte di sviluppo a lungo termine. In effetti, il disegno di espansione della rete di trasporto pubblico della città di Zurigo risponde, da un lato, alla scelta di favorire gli investimenti in alcune zone di densificazione (in primo luogo, Zurigo Ovest) e, dall'altro lato, si riferisce a indirizzi più generali, come la riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento e del rumore, la cura dello spazio pubblico e delle zone residenziali, la pari accessibilità per tutti i cittadini e la coesione sociale, l'efficienza energetica e la protezione degli spazi verdi e naturali, e così via. Accanto al piano per il trasporto pubblico al 2025 occorre dunque considerare il documento "Strategien Zürich 2025. Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der

Stadt Zürich"¹⁶ (Strategie per Zurigo al 2025. Obiettivi e azioni per lo sviluppo della città di Zurigo), elaborato dal Comune di Zurigo. Tale documento affronta numerose questioni ritenute prioritarie nei prossimi vent'anni circa, e lo fa con il metodo tipico dei "piani strategici" adottati in molte città europee. Dagli scenari considerati desiderabili per il futuro sono emerse alcune strategie che rispondono alle seguenti domande:

- Di cosa viviamo oggi e domani?
- Come viviamo?
- Come ci organizziamo?

È infine formulata una "vision", sviluppata immaginando come sarà la città nel 2025, sintetizzata con lo slogan seguente:

Zurigo – Metropoli orientata allo sviluppo sostenibile

Tra le maggiori sfide che la città di Zurigo ritiene di dover affrontare per conservare e rafforzare l'alto livello di qualità urbana raggiunto, al primo posto è collocata, significativamente, la necessità di garantire una buona coesione sociale della città attraverso l'integrazione dei diversi gruppi sociali, etnici e demografici che la popolano¹⁷. Si tratta anzi di riconoscere e combattere immediatamente qualunque nascente forma di polarizzazione o segregazione. Al secondo posto è indicata la necessità di sfruttare in modo creativo le nuove tecnologie, prevedendo gli adattamenti ri-

chiesti al mercato del lavoro: oltre ai sempre più numerosi occupati nella “società della conoscenza” occorre conservare un’offerta di lavoro diversificata e alla portata di tutti.

La terza sfida è quella di evitare il dilagare urbano all’esterno privilegiando la densificazione all’interno (costruire nella città costruita): ciò però senza sacrificare la qualità urbanistica e ambientale, e la crescente domanda di mobilità della popolazione.

Per affrontare queste sfide, il documento “Strategien Zürich 2025” pone anzitutto la necessità di una solida base economica da cui trarre i contributi fiscali necessari al finanziamento di infrastrutture e istituzioni sociali. In altre parole, la qualità della vita e la coesione sociale della città dipendono da una sana gestione finanziaria delle entrate fiscali, e quindi dalla prosperità di imprese competitive e settori economici dinamici, che la città si impegna a sostenere. Alla domanda “Di cosa viviamo oggi e domani?”, il documento strategico risponde con un mix di politiche per attività consolidate e innovative, che rappresentano altrettanti “campi d’azione” strategica (Handlungsfelder) all’orizzonte del 2025. Nei confronti della piazza finanziaria – una delle più importanti in Europa – e dei servizi avanzati ad essa collegati, l’amministrazione pubblica intende se stessa come fornitrice di buone condizioni ambientali e operative per assicurarne la competitività internazionale, e come partner per iniziative comuni. Più in generale, la città

punta fortemente a sostenere la ricerca scientifica e tecnologica, il consolidamento di un sistema sanitario d’eccellenza, la creazione di imprese innovative, il rafforzamento del turismo culturale e congressuale.

Alla domanda «Come viviamo?», il documento “Strategien Zürich 2025” risponde con una serie di politiche, sia materiali che immateriali, volte a migliorare la convivenza e la coesione sociale, difendere l’alto livello di qualità urbana già raggiunto e proseguire sulla strada della conversione dalla città delle auto e dell’energia inquinante alla città dello spazio pubblico e delle risorse rinnovabili.

Grazie ai suoi elevati livelli di qualità della vita e al dinamismo economico, Zurigo attira persone e imprese da tutto il mondo, che trovano condizioni eccellenti per abitare, studiare, lavorare. Attualmente vi sono presenti circa 170 nazionalità, ma sembrano essere assenti significativi fenomeni di polarizzazione etnica o sociale¹⁸. Le istituzioni sostengono attivamente un atteggiamento di tolleranza, che considera le diversità come arricchimento di possibilità umane e creative. «La diversità culturale dà impulsi forti e innovativi ed è una caratteristica centrale dell’urbanità di Zurigo»¹⁹.

A questo proposito è utile ricordare che Zurigo possiede una rete di “centri di comunità” (“Gemeinschaftszentren”²⁰) diffusi in modo capillare in tutte i quartieri della città, promotori di molteplici iniziative di socializzazione per ogni età, servizi alla persona e alle famiglie, attività sportive e culturali, momenti di confronto e

partecipazione sui problemi del quartiere, che nel loro complesso mantengono alto il livello di guardia rispetto alle condizioni di vita e di sicurezza offerte ai cittadini. Sul versante della qualità fisica la città è impegnata a garantire un’offerta residenziale sempre più attraente e la cura meticolosa dello spazio pubblico e del paesaggio urbano. Per fronteggiare la richiesta di abitazioni dovuta al costante incremento demografico, la città si impegna sia a rinnovare vecchi edifici che a costruirne di nuovi.

Sono incoraggiate le iniziative residenziali di soggetti pubblici e privati, anche in collaborazione, che rispondano in primo luogo alla pressante domanda di abitazioni economiche, ma anche alle esigenze di qualità progettuale, costruttiva e ambientale, e alla diversità architettonica, già da tempo attivamente perseguita. Da questo punto di vista, è promossa in modo particolare la verifica dei potenziali di densificazione presenti nelle varie zone della città e all’interno delle aree industriali dismesse, rispetto alle quali sperimentare modelli urbanistici innovativi e di alta qualità. La ricerca è volta alla formulazione di modelli in grado di conciliare il poco spazio disponibile con un rapporto equilibrato tra pieni e vuoti, tra spazi pubblici e spazi privati, tra superfici permeabili e impermeabili, tra percorsi per le auto (sempre più ridotti) e percorsi pedonali e ciclabili (sempre più importanti), tra residenze, commerci, uffici e servizi.

Inoltre i quartieri – definiti le “stanze della città” (Zürichs Zimmer) – devono

conservare le loro identità particolari e restare chiaramente riconoscibili, e sono arricchiti con “fari architettonici”: «Nuove costruzioni pubbliche in quanto “fari” architettonici rinforzano il profilo di Zurigo come città delle scienze e della cultura»²¹.

Infine, alla domanda «Come ci organizziamo?», il documento di strategie al 2025 risponde con alcune scelte di “governance” e di sana gestione amministrativa. Assumendo un ruolo che non è più solo di indirizzo e regolazione ma anche di impulso allo sviluppo, la città si impegna a promuovere la collaborazione partenariale tra istituzioni pubbliche e soggetti privati, soprattutto nella realizzazione di grandi opere pubbliche e infrastrutture. Rispetto a questi compiti, e a tutti gli altri doveri amministrativi, i circa 24.000 impiegati del Comune di Zurigo agiscono per fornire servizi di alta qualità, perseguendo il migliore rapporto qualità/prezzo e il miglior uso possibile dei contributi fiscali dei cittadini. Ciò richiede una buona gestione amministrativa da adattare al mutare delle esigenze, e dunque flessibilità, impegno e competenza da parte dei collaboratori della città. Per questo la struttura e le procedure amministrative sono periodicamente sottoposte a verifica, ed eventualmente modificate o semplificate. Inoltre, ciascuna tornata amministrativa concentra gli sforzi nel tempo per raggiungere gli obiettivi stabiliti. Per il periodo 2006-2010 è attuato il programma «La città di Zurigo: orientata al cliente, che prende iniziative, competente».

BILBAO

Effetto Guggenheim

Bilbao è ormai universalmente nota per il Guggenheim Museum di Frank O. Gehry. Alla fine degli anni '90, questo edificio straordinario si impone all'attenzione mondiale come «una cannonata lanciata all'utente attraverso il mondo dei media»²² da una città che fino a qualche tempo prima era considerata in pieno declino industriale, inquinata e violenta.

A distanza di oltre dieci anni dall'inaugurazione del Guggenheim di Bilbao, avvenuta il 19 ottobre del 1997, che ne è del suo enorme successo iniziale? Nei primi 12 mesi di attività il museo richiama 1.360.000 visitatori, dei quali il 27% stranieri, e di questi il 33% non provenienti dai paesi dell'Unione Europea.

Anche negli anni successivi il successo clamoroso del Guggenheim di Bilbao prosegue, totalizzando oltre 10 milioni di visitatori in dieci anni. Nel complesso, l'attività del museo ha generato nel decennio, 1,7 miliardi di euro di PIL e quasi 290 milioni di euro di gettito fiscale, contribuendo inoltre a mantenere una media annuale di 4.370 posti di lavoro.

Ma davvero il Guggenheim è disceso come un'astronave nel vuoto siderale di una città in ginocchio? Si tratta sul serio di un prodigio senza presupposti, di una “cattedrale nel deserto”? Le cose non stanno proprio così. In realtà, l'edificio sorto sulle rive del fiume

Nervión è parte integrante, pur nella sua eccezionalità, di una strategia di lungo termine che muove i primi passi nella seconda metà degli anni '80.

Il primo atto di quella che può essere considerata senza retorica un'autentica “rivoluzione” urbana²³ è il “Plan de revitalización de Bilbao”, del 1987, «che [...] si limita essenzialmente al centro città»²⁴. Ma la dimensione metropolitana della Grande Bilbao – costituita da 35 comuni – si impone immediatamente come la scala di pianificazione più adeguata di fronte all'unità e ampiezza dei problemi da affrontare. Decisivo in questo senso è il primo “Plan estratégico”²⁵ dell'agglomerazione, promosso a partire dal 1989 dalle istituzioni locali in collaborazione con lo Stato spagnolo.

Il “Plan estratégico de Bilbao Metropolitano”, approvato definitivamente nel 1992, affronta una complessa varietà di questioni economiche, sociali e ambientali, per arrivare a formulare un nuovo progetto complessivo di sviluppo, riassunto in una “vision”, in un'idea di sviluppo verso cui coordinare nel tempo gli sforzi di molteplici attori: «Fin dal principio, il Piano si proponeva la sfida di configurare la Bilbao Metropolitano del XXI secolo con i seguenti caratteri: aperta, plurale, inclusiva, creativa, sociale e culturale»²⁶. Per raggiungere questo poliedrico risultato, «il Piano [...] identificò otto temi critici, su cui avrebbero dovuto concentrarsi gli sforzi per rivitalizzare la metropoli bilbaina»²⁷:

1. Investimenti nelle risorse umane;
2. Metropoli di servizi avanzati in una moderna regione industriale;
3. Mobilità e accessibilità: un sistema di trasporto pubblico competitivo, efficace e moderno come un'alternativa ecologica di trasporto; trasferimento del porto; nuovo terminal dell'aeroporto
4. Rigenerazione ambientale;
5. Rigenerazione urbana: il fiume come sistema vertebrale e integratore della metropoli, fattore di differenziazione dell'attrattività di Bilbao;
6. Centralità culturale: Museo Guggenheim Bilbao, Palazzo Euskalduna dei Congressi e della Musica, Centro Culturale;
7. Gestione coordinata delle amministrazioni pubbliche e del settore privato. Disponibilità di uno strumento di pianificazione territoriale di carattere direttore per l'area metropolitana;
8. Articolazione dell'Azione Sociale.

Particolarmente significativa per la realizzazione di questi obiettivi è la creazione di due organismi di pubblica utilità, fondati all'inizio degli anni '90: Bilbao Metropoli-30²⁸, costituito nel 1991 da enti pubblici e privati con il compito di dare costante impulso al partenariato e ai processi di governance, e Bilbao Ria 2000²⁹, società di trasformazione urbana fondata nel 1992. Ancora prima dell'approvazione del "Plan estratégico de Bilbao Metropolitano" (1992), erano già in costruzione alcune opere di grande rilievo strategico per l'intera area metropolitana di Bilbao: il metrò, il nuovo air terminal e il porto costruito all'esterno dell'estuario. Oggi, il metrò della metropoli basca collega il centro della capitale con il mare, costeggiando il fiume

attraverso vari comuni dell'agglomerazione. Molto popolari sono le uscite esterne a forma di bruco, chiamate "fosteritos", dal nome del progettista Norman Foster, vincitore del concorso internazionale bandito nel 1988.

Ancora più importante – per le conseguenze economiche, logistiche, ambientali e fondiari – è stata l'operazione di trasferimento del porto all'esterno dell'estuario del Nervión. Da sempre collocato lungo le sponde del fiume, fino al centro della città, e frammisto ad attività industriali, il porto di Bilbao era già saturo ed obsoleto a metà degli anni '80. Da quel momento è iniziata una lunga trattativa tra lo stato spagnolo, l'autorità portuale, le istituzioni basche e i 9 comuni interessati, che porterà alla completa dismissione dei moli fluviali entro il 2015, i cui suoli saranno ceduti gratuitamente alle comunità locali. Oggi il nuovo porto ha dato ragione ai suoi sostenitori: per la prima volta nella sua storia, lo scalo di Bilbao ha toccato la quota di 40 milioni di tonn. di merci scambiate, con un incremento costante dal 2002.

Nella città contemporanea, fattori come qualità della vita, competitività economica e sostenibilità ambientale non sono più in contrasto tra loro e destinati a rimanere separati nello spazio. Viceversa, essi si rinforzano a vicenda proprio nel fermento della prossimità urbana. È dunque naturale che la Ría di Bilbao, una volta sgombrata da attività industriali obsolete e inquinanti, diventi lo scenario ideale per un nuovo modello di sviluppo.

Quello che fino a pochi anni prima era considerato il "retro"³⁰ della città, «territorio sconosciuto e inaccessibile per gli abitanti stessi di Bilbao»³¹, rappresenta ora una straordinaria opportunità.

Un primo elemento di rottura dello *status quo*, sorta di testa di ponte per riconquistare il fiume alla città e indicare i contenuti del futuro sviluppo, è proprio la decisione di collocare il Guggenheim Museum nei pressi di un terminal container, che ha continuato per alcuni anni a funzionare accanto all'opera di Gehry, a due passi dal centro urbano.

Progetti urbani

Lungo l'asse strutturante della Ría, liberata progressivamente dalle infrastrutture industriali e portuali dismesse, sono collocati alcuni tra i principali progetti urbani destinati a dare forma alla nuova Bilbao. Primo fra tutti il progetto per la zona di Abandoibarra, dove sorge lo stesso Guggenheim Museum: un'area di circa 350.000 metri quadrati precedentemente occupata da un cantiere navale e da un terminal containers.

Nel 1993, l'architetto argentino César Pelli vince il concorso internazionale per il master plan di quest'area. Le funzioni sono miste, con due edifici per l'Università (la biblioteca di Rafael Moneo e il "paraninfo" di Alvaro Siza), la torre triangolare per uffici alta 165 metri di César Pelli (in costruzione), un centro commerciale e una sequenza di 5 edifici residenziali. Chiude l'arco che parte dal Guggenheim, il Palazzo dei congressi e della musica, di Federico Soriano e Do-

lores Palacios, inaugurato nel 1999. Al verde sono dedicati oltre 110.000 metri quadrati. È importante inoltre sottolineare che la passeggiata alberata lungo il fiume è affiancata dalla linea del tram, in esercizio dal 2002, uno dei vanti della nuova Bilbao³².

Un po' più a sud-est, verso il Casco Viejo (Quartiere Vecchio), continua la passeggiata fluviale e la corsa del tram, per incrociare un nuovo significativo segmento trasversale, costituito dal ponte pedonale di Calatrava e dal quartiere misto di Isozaki (promotore privato).

Ancora più interessante, per quello che qui interessa, è il progetto urbano per Ametzola, un'area sul margine meridionale dell'espansione novecentesca (*Ensanche*) dove erano collocati tre scali merci su circa 110.000 metri quadrati.

Il trasferimento degli scali merci ha consentito la realizzazione di un progetto molto complesso, che ha unito la completa ristrutturazione del sistema ferroviario e la copertura dei binari – operazione nota come “Variante Sur” – con la ricucitura urbanistica di diverse parti urbane e la costruzione di un nuovo quartiere. Quest'ultimo è costituito da 900 abitazioni intorno ad un parco verde di 36.000 metri quadrati, ed è direttamente collegato alla nuova rete ferroviaria metropolitana e regionale. Il quartiere è dotato, tra l'altro, di un sistema per l'invio pneumatico di rifiuti differenziati ad una centrale sotterranea, che ne cura lo smaltimento. «Il successo dell'operazione ha incoraggiato le iniziative private – 820 alloggi supplementari realiz-

zati nelle vicinanze hanno portato la popolazione del nuovo quartiere a 5000 abitanti»³³.

Il progetto di Ametzola ha un significato particolare anche perché è il primo avviato e portato a termine dalla società di trasformazione Bilbao Ria 2000. Fondata nel 1992 in modo paritario da alcune compagnie statali – Ministero de Vivienda, compagnie ferroviarie e Autorità Portuale di Bilbao – e dalle istituzioni locali – Governo Basco (15%), Provincia di Biscaglia (15%), Ayuntamiento di Bilbao (15%) e di Barakaldo (5%) –, Bilbao Ria 2000 ha il compito di valorizzare i suoli di proprietà pubblica occupati da industrie o infrastrutture dismesse e prepararli per gli investimenti privati.

La forma giuridica di società anonima consente di agire in modo rapido e flessibile, anche se «i suoi progetti [...] si adeguano alle direttive di pianificazione urbana decise dalle autorità urbanistiche»³⁴. Nel caso di Abandoibarra, l'Autorità portuale ha ceduto appena 115.000 metri quadrati, ma di valore strategico al centro della città (Guggenheim Museum), mentre ad Ametzola, come abbiamo visto, le ferrovie hanno messo a disposizione i suoli già occupati da tre scali merci. Tali cessioni sono compensate da opere realizzate dalla stessa Ria 2000, come la “Variante Sur” e le stazioni create sulla stessa, oppure un nuovo scalo merci al servizio del porto sorto all'esterno dell'estuario.

Questo particolare metodo di lavoro spiega l'esiguità del finanziamento iniziale di Bilbao Ria 2000 – appena 1,8

milioni di euro – essendo la proprietà dei terreni il vero capitale sociale, con l'aggiunta di risorse proprie delle amministrazioni e dei fondi europei, come il programma Urban per il comune di Barakaldo³⁵. Il buon andamento del mercato immobiliare e l'effetto Guggenheim hanno certamente consentito di effettuare operazioni convenienti tanto per il soggetto pubblico che per i promotori privati.

Proprio a proposito del progetto d'Ametzola, Pablo Otaola, direttore di Bilbao Ria 2000 dal 1993 al 2000, scrive: «Nel 1993, nessun investitore si faceva avanti e le istituzioni rifiutavano di garantire i prestiti. E tuttavia bisognava partire. Abbiamo scelto il pragmatismo: scandire le operazioni in funzione della liberazione progressiva dei terreni e delle disponibilità finanziarie che si presentavano. L'operazione d'Ametzola è stata la prima ad essere lanciata: anzitutto le abitazioni, facili da realizzare per la domanda sempre molto importante in centro, poi il parco e infine la stazione, più costosa. La tattica ha i suoi inconvenienti – la divisione in tappe allunga la durata delle operazioni – ma ha anche i suoi vantaggi: le trasformazioni possono cominciare ad essere utilizzate prima di essere concluse, il che è molto apprezzato dalla popolazione, come nel caso del parco d'Ametzola [...]»

Una volta cominciati i lavori, abbiamo subito guadagnato in credibilità.

La Cassa di risparmio di Bilbao e di Biscaglia ha accettato di accordarci un prestito senza garanzie, ad ottime con-

dizioni poiché essa desiderava essere parte attiva del processo»³⁶. Bilbao Ria 2000 è attualmente impegnata, oltre che nella zona di Abandoibarra dove è in corso la costruzione della torre di Pelli, in diversi punti dell'area metropolitana³⁷.

Di grande interesse sono gli interventi predisposti già alla fine degli anni '90 per il quartiere storico di Bilbao la Vieja e per il comune di Barakaldo, immediatamente a nord-ovest del capoluogo.

In ultimo, vale la pena di soffermare l'attenzione su un progetto in piena fase di elaborazione, di rilievo strategico per la città di Bilbao e per l'intera agglomerazione, riguardante la penisola di Zorrotzaurre, immediatamente a nord-est dell'espansione novecentesca (*Ensanche*), in perfetta linea di continuità con la zona di Abandoibarra e la ribera del Guggenheim Museum. Zorrotzaurre è una lingua di terra attualmente collegata alla riva destra del fiume Nervión, lunga circa due chilometri e larga non più di 250 metri. Qui hanno avuto sede tradizionalmente attività portuali e stabilimenti industriali. Oggi questo territorio, abitato da appena 500 persone in vecchi edifici degradati, rappresenta una preziosa riserva di suolo pianeggiante per il futuro sviluppo della città.

I punti fondamentali posti a base del *master plan*, affidato nel 2004 a Zaha Hadid, sono i seguenti: quartiere misto prevalentemente residenziale (15.000 abitanti) con attività terziarie e industriali compatibili; asse centrale carrabile con linea tranviaria, e rive dedicate alla mobilità pedonale e ciclabile; apertura del-

l'insediamento all'acqua e al paesaggio dei rilievi circostanti, con molti spazi verdi, zone per lo sport e il tempo libero; conservazione dell'edilizia residenziale esistente e di elementi di archeologia industriale da convertire a nuovi usi.

Già nel corso del 2003, subito dopo la nascita della "Comisión gestora" del progetto per Zorrotzaurre, un agguerrito gruppo di residenti si mobilita per esprimere il proprio punto di vista sul futuro dell'area. Nasce così il "Foro para un Zorrotzaurre sostenible"³⁸, che nel corso dello stesso anno riceve il riconoscimento delle autorità locali.

Di fronte al pericolo di «Una Manhattan a escala bilbaina»³⁹ che emerge dalle prime elaborazioni del celebre architetto, il Foro si pronuncia con fermezza a favore di uno «sviluppo integrale della penisola in base a criteri ambientali [...] dove si dà la priorità al verde e alla rigenerazione degli ambienti naturali e [...] al pedone»⁴⁰.

Il Foro propone inoltre «un progetto concreto in un luogo concreto, la punta settentrionale della penisola, un sito chiave per la futura identità della zona, dove si propone la creazione un centro di conoscenza e apprendimento ecologico, che promuova e dimostri la sostenibilità [...] un osservatorio per studiare e guidare lo sviluppo di Zorrotzaurre e Bilbao verso la sostenibilità»⁴¹.

La versione definitiva del progetto Hadid, settembre 2007, «include le modificazioni proposte da Amministrazioni, gruppi politici, proprietari, residenti e associazioni di vicinato»⁴².

Più spazi verdi e per le attività economiche, più attrezzature pubbliche, 4,5 milioni di euro stanziati subito per il recupero degli edifici residenziali esistenti, maggiore attenzione all'archeologia industriale, forte impegno per una mobilità sostenibile, costituita prevalentemente da tram e zone a traffico limitato.

Infine, la nuova versione del *master plan* libera la punta settentrionale della futura isola: non accoglie esplicitamente l'ipotesi di "centro ecologico" ma ne lascia aperta la possibilità, «come una spina nel fianco di [...] una crescita economica incontrollata»⁴³.



SESTO SAN GIOVANNI

La trasformazione di una grande zona industriale

La concezione del progetto come “condivisione di intenti con un territorio”, è al centro della riflessione di Michel Corajoud, uno dei massimi paesaggisti in attività, insignito del Grand Prix de l'Urbanisme 2003. Fin dal primo approccio con un'area oggetto d'intervento, l'atteggiamento e quello dell'ascolto e della ricerca della sintonia con ciò che preesiste. In un celebre aforisma Corajoud paragona l'arte del paesaggio ad una conversazione in cui non si entra imponendo il proprio punto di vista ma aspettando di aver compreso il senso delle dinamiche in atto⁴⁴. Da questa posizione deriva anche una netta condanna della tabula rasa come metodo di lavoro, considerata «la più grande devastazione che si sia mai conosciuta [...] che ha creato enormi problemi di cui oggi si vedono gli effetti nelle periferie delle città. Tutto ciò perché si sono tagliati dei fili, cancellate delle tracce»⁴⁵.

Viceversa oggi si tratta, nella città come nei vasti territori metropolitani, di ricomporre relazioni, riannodare legami, superare lacerazioni e frammentazioni che gli errori del passato, le grandi infrastrutture, la civiltà industriale e la sua attuale dismissione hanno prodotto.

Per illustrare più concretamente i concetti di “palinsesto” (tracce) e “interrelazione” (trame) tipici sia del progetto urbano che di paesaggio, faremo riferimento al grande disegno di trasfor-

mazione di Renzo Piano e Michel Corajoud per le aree industriali dismesse di Sesto San Giovanni, presso Milano, uno dei maggiori centri produttivi italiani del '900.

La proposta di Piano e Corajoud⁴⁶, illustrata personalmente dall'architetto genovese al Consiglio Comunale di Sesto San Giovanni il 28 gennaio 2008⁴⁷, riguarda un'area di circa 1,3 milioni di metri quadrati, collocati tra il vecchio centro di Sesto e la ferrovia a Ovest e il parco Lambro oltre l'autostrada a Est. Il master plan del progetto è basato su uno schema molto semplice che incrocia un asse esistente Nord-Sud – viale Italia – con un asse più breve – Est-Ovest – proveniente dalla stazione ferroviaria, ridisegnata per scavalcare come un ponte i binari. Il primo asse, ribattezzato “La Rambla”, alternerà attrezzature di interesse generale (scuole civiche, biblioteca, mercato) con le cosiddette “case alte”: edifici per abitazioni e uffici alti circa 70 metri, rivestiti con piastrelle di ceramica vivacemente colorate. Il secondo asse, ortogonale al primo, detto “La Traversa”, sarà il filo conduttore di funzioni miste: commerciali, residenziali e terziarie d'eccellenza, come sedi universitarie e centri di ricerca, in edifici del tipo a corte chiusa o aperta.

Tutta l'area a nord della Traversa, ai due lati di viale Italia (La Rambla), sarà consacrata alla realizzazione di un grande parco verde e di archeologia industriale. La bozza del progetto, presentata da Michel Corajoud a Sesto San Giovanni il 18 marzo 2008⁴⁸, parte dall'osservazione che la chiusura delle fab-

briche ha provocato la rinascita spontanea della vegetazione tra la zona della stazione ferroviaria a ovest e il parco Lambro a est. Dunque le prime osservazioni suggeriscono che «simbolicamente questo progetto deve creare una relazione tra la città di Sesto, il suo centro, e la natura»⁴⁹.

La vegetazione risorta spontaneamente nella fabbrica abbandonata non può essere conservata perché i suoli sono inquinati e devono essere bonificati a fondo. Ma può essere conservata la memoria dell'emozione suscitata dalle rovine industriali nuovamente soggiate dalla natura, come in un'incisione piranesiana⁵⁰. Alcuni edifici dello stabilimento industriale saranno adattati a nuovi usi, mentre altri saranno trasformati in puri “oggetti di paesaggio”, nel mezzo del parco. Sarà inoltre conservata la traccia lasciata sul terreno dai lunghi capannoni in cui si svolgeva la produzione.

«Il progetto del parco – spiega ancora Corajoud – deve in ogni caso almeno conservare la memoria della direzione, dell'organizzazione spaziale di queste grandi fabbriche [...] e le tracce lasciate sul terreno da queste fabbriche devono essere integrate nella concezione stessa del parco»⁵¹. Ciò avverrà nella forma di canali navigabili per piccole imbarcazioni da diporto, che oltre ad essere funzionali alla bonifica e allo sfruttamento geotermico dell'acqua di falda, ricorderanno anche la tradizione dei navigli a Milano e i sistemi di irrigazione della pianura padana.

In definitiva, osserva Corajoud, «solo facendol'inventario di questo stato di cose si comincia a tessere la trama strutturale del parco, con tutte queste linee che sono le linee della direzione delle grandi fabbriche, la linea delle montagne lontane, la linea che collega il centro della città al parco Lambro. Tutto ciò [...] forma una trama che, geometricamente, ha una sorta d'intelligenza»⁵².

Il progetto per Sesto tra densità urbana e paesaggio

Al territorio del parco è strettamente collegato il nuovo quartiere progettato da Renzo Piano. Sulla base di una nuova trama viaria ortogonale, il progetto di Piano incrocia due differenti strutture insediative: una di tipo tradizionale, caratterizzata da allineamenti stradali e continuità edilizia con edifici a corte, aperta o chiusa, alti 28 metri; l'altra costituita da una sequenza di edifici a "torre", che Piano chiama "case alte", liberamente collocati ai due lati dell'asse maggiore di viale Italia ("La Rambla").

Ciò consente di liberare una notevole quota di spazio al suolo, senza tuttavia rinunciare all'opportuna densità urbana. «Che cosa sono le "case alte"? Se noi mettiamo tutto il costruito a terra, orizzontale, occupiamo tutto lo spazio»⁵³. Si tratta quindi di edifici alti 72 metri, con pianta di 25 metri per 25, che poggiano al suolo solo con il pilastro centrale lasciando passare lo sguardo fino ad un'altezza di 12 metri (grosso modo l'altezza degli alberi). I tetti sono trattati a verde, e ad essi si aggiungono

giardini d'inverno. L'uso è residenziale, con la possibilità di studi professionali ai piani bassi.

La densità rarefatta, discreta e paesaggistica delle "case alte" non è tuttavia sufficiente a produrre la compattezza necessaria a produrre "effetto città": ad essa è perciò accostata la struttura insediativa più tradizionale attestata intorno all'asse trasversale – detto "La Traversa" – proveniente dalla nuova stazione a ponte e quindi dal vecchio abitato di Sesto. Qui saranno collocate funzioni residenziali, commerciali, universitarie e terziarie di eccellenza.

Infine, alle due trame della Rambla e della Traversa occorre sovrapporre gli spazi eclettici strutturati dagli edifici di archeologia industriale che vengono conservati e riqualificati per nuovi usi. Nell'insieme si determina una successione di spazi pubblici – strade, piazze, viali, corti, punti verdi – estremamente ricca, e che penetra in molti edifici grazie ad una altrettanto ricca varietà di funzioni pubbliche e private.

È del tutto evidente che la qualità di un progetto urbano come quello per Sesto San Giovanni sta tutto nella distribuzione delle densità, nel rapporto tra pieni e vuoti, nel ritmo delle diradazioni e degli accostamenti, nel sapiente utilizzo dei segni e degli elementi già presenti sul territorio e in una conseguente attribuzione di funzioni, che gli indici urbanistici in se stessi non possono determinare. Inoltre, una densità scarsa – spesso rivendicata ideologicamente – è sbagliata al pari di una densità eccessiva.

In proposito, Renzo Piano afferma: «Abbiamo sempre lavorato con il criterio che bisognava ottenere la densità giusta. Una città non è un villaggio. Se ti dicessero fai pochissimo sbagli, perché la città è un luogo urbano dove c'è la densità giusta, l'intensità giusta. Sarebbe addirittura peggio, ed accade spesso, di fare troppo, perché fai ombra e crei condizioni invivibili. È sbagliato fare la cosa sbagliata, cioè non bisogna fare un luogo troppo diradato. La città non è un villaggio turistico. Ha bisogno di una certa intensità»⁵⁴.

IL NUOVO PIANO URBANISTICO IN ITALIA: REGGIO EMILIA E SALERNO

Il Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia

Da circa 15 anni, l'Istituto Nazionale di Urbanistica è impegnato in un vasto dibattito teorico e nella sperimentazione pratica di una riforma dell'urbanistica italiana orientata verso una maggiore flessibilità degli strumenti di pianificazione rispetto alla legge approvata nel 1942. «Il nuovo modello di piano comunale riformista – scrive Giuseppe Campos Venuti – suddivide in tre strumenti distinti l'organizzazione del piano»⁵⁵:

il Piano Strutturale Comunale (PSC), il Piano Operativo Comunale (POC) e il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE).

Il Piano Strutturale Comunale è «un piano di indirizzi [che] recupera l'identità del "master plan", caratteristica dell'urbanistica moderna europea, e cancella, con la rigidità del piano generale, anche la necessità di far ricorso a continue varianti per adeguarsi alle fisiologiche trasformazioni della realtà»⁵⁶. In altri termini, il PSC è un documento di indirizzo per il medio periodo – in linea di massima, 15 anni – del tipo "master plan" o "schema direttore", che delinea lo scenario futuro delle trasformazioni urbane senza precisare anticipatamente e in dettaglio il contenuto dei singoli progetti di trasformazione. Di conseguenza, il PSC, a differenza del PRG, non fissa più al momento della sua approvazione i nuovi diritti di proprietà connessi a tutte le trasformazioni previste. Come tale, il

PSC si libera della rigidità del vecchio piano, che obbligava a complesse procedure di "variante" per autorizzare progetti non perfettamente conformi alle sue previsioni.

«Eliminato il carattere prescrittivo del piano generale [...] questo viene attribuito al Piano Operativo, le cui previsioni saranno [...] tradotte in strumenti esecutivi, cioè in Piani Urbanistici Attuativi (PUA), che possono prendere la forma di veri e propri "progetti urbani"»⁵⁷.

Tra i molti progetti di trasformazione inquadri nella visione d'insieme del PSC, quelli giudicati prioritari dall'amministrazione comunale, giunti a maturazione e sostenuti dagli imprenditori privati, sono inseriti nel Piano Operativo per essere avviati a realizzazione entro il termine perentorio di 5 anni, pena la loro decadenza. Questa volta, il Piano Operativo fissa con precisione i caratteri delle trasformazioni di tutti i progetti in esso inclusi e attribuisce i connessi diritti di uso del suolo.

«Un terzo strumento completa il modello riformista: mentre PSC e POC [si occupano] delle trasformazioni urbanistiche rilevanti, il Regolamento Urbanistico Edilizio si occupa delle trasformazioni leggere, necessarie per la gestione dell'esistente»⁵⁸. Il RUE è così la parte del piano che più assomiglia ad un vecchio PRG.

L'esempio più limpido e significativo del nuovo modello di pianificazione è, finora, quello rappresentato dal Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia, presentato nel 2008. La prima novità che salta all'occhio è la forma di rappresen-

tazione grafica utilizzata per la "tavola di sintesi", completamente diversa da una zonizzazione di PRG e invece somigliante al "Key Diagram" del recente "master plan" di Londra.

Reggio Emilia è una città italiana di circa 160.000 abitanti, 65 chilometri a nord-ovest di Bologna, che ha conosciuto, negli ultimi 15 anni, una straordinaria espansione economica. Il principale compito del PSC è dunque quello di metabolizzare e indirizzare lo sviluppo in corso e preparare la città alla crescita demografica prevista per il 2024, che dovrebbe agevolmente portare Reggio Emilia alla quota di 200.000 abitanti.

Il Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia è diviso in due parti: una parte strategica e una parte più specificamente urbanistica e strutturale. La parte strategica, elaborata attraverso numerosi incontri pubblici, individua 4 priorità per lo sviluppo futuro della città:

Reggio Emilia

- città della sostenibilità ambientale
- Reggio, città del capitale sociale;
- Reggio, città della conoscenza e dell'innovazione;
- Reggio, città pubblica.

La "vision" che ne è risultata, "da Reggio città nell'Europa a Reggio città europea", è soprattutto volta ad esprimere una ricerca di eccellenza, sia nell'approfondimento dei processi *governance* che nell'affermazione della qualità urbana: «Occorre rivolgere lo

sguardo alle migliori esperienze europee nel campo della mobilità sostenibile, della qualità del costruire, della conoscenza e dell'innovazione, dell'attenzione verso la cura dei luoghi della quotidianità»⁵⁹.

È interessante dunque notare come la pianificazione strategica sia integrata nel processo di elaborazione degli strumenti urbanistici comunali, migliorando il coordinamento tra due livelli che spesso restano separati l'uno dall'altro.

Ciò peraltro ha consentito al PSC di comprendere con chiarezza la relazione positiva esistente tra coesione urbana, coesione sociale, sviluppo economico e qualità della vita, in opposizione al rapporto spesso esistente tra disgregazione urbana e frammentazione / disgregazione / esclusione sociale.

Ed è in questa chiave che è affrontata la parte urbanistica del PSC, come tentativo di "ricostruire effetto città" riaffermando l'«antica relazione tra *urbs* (la città fisica, gli edifici) e *civitas* (la società, i cittadini), senza la quale la città diventa estranea al corpo civile e irrimediabilmente offensiva e brutta, se non addirittura incomprensibile e inospitale»⁶⁰.

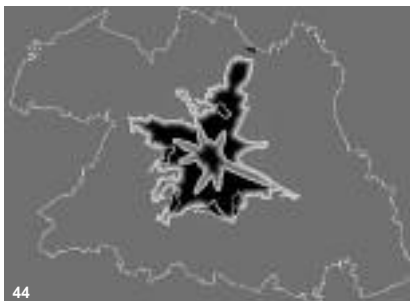
Considerata «complementare e coerente con la componente strategica»⁶¹, la parte urbanistica del PSC ha «il compito di tradurre la *vision* in scelte progettuali che definiscono il *disegno di città*»⁶².

Ciò è perseguito soprattutto attraverso «politiche di riqualificazione delle aree urbane [...] che il piano intende risolvere mettendo al centro il progetto urbano. I progetti urbani dovranno infatti

costituire dei riferimenti essenziali del piano; il momento in cui prendono forma concretamente i processi di rinnovamento dello spazio fisico della città.

Essi dovranno definire forme e contenuti di parti rilevanti di città e rappresentare la premessa e il cardine per i percorsi di confronto con la cittadinanza, anche attraverso la realizzazione dell'Urban Center, luogo di informazione, confronto, aggiornamento sui progetti della città»⁶³.

In definitiva, il Piano Strutturale di Reggio Emilia, come unione di una visione strategica (*dessein*) e di un disegno urbanistico-strutturale da realizzare prevalentemente mediante progetti urbani (*dessins*), mira ad una «programmazione» che il sindaco Graziano Delrio definisce significativamente "strabica", «che guardi lontano nelle visioni e che sappia dare risposte nel breve termine ai mutamenti»⁶⁴. Dunque, una politica della città, un progetto di città tra visione globale e trasformazione locale, che sarebbe meglio definire di un "corretto vedere", cioè del continuo adattamento della visione dalla grande alla piccola scala, dalle relazioni sistemiche alla qualità della vita quotidiana dei cittadini.



Salerno: il metodo dei progetti urbani

I tentativi per dare maggiore flessibilità e concretezza alla pianificazione urbanistica in Italia, trovano un altro importante esempio nell'esperienza condotta dalla città di Salerno negli ultimi 15 anni.

Il lavoro di elaborazione di un nuovo piano urbanistico generale del Comune di Salerno, affidato nel 1993 all'urbanista e architetto catalano Oriol Bohigas, è stato preceduto e accompagnato da alcuni progetti urbani relativi a diverse aree strategiche della città, avviati a realizzazione assai prima dell'approvazione del nuovo piano generale, avvenuta nel dicembre 2006. Ciò ha costituito una prassi quasi del tutto nuova nel panorama urbanistico italiano, caratterizzato tradizionalmente da un marcato determinismo gerarchico tra piano generale e realizzazioni attuative, che si è spessissimo risolto in vasti fenomeni di paralisi, abusivismo e degrado urbano. Viceversa, a Salerno, alcuni dei progetti urbani concepiti a partire dalla prima metà degli anni '90 (denominati "Aree di attuazione puntuale urbanistica" - AAPU) sono già stati ultimati, altri sono in itinere, altri ancora se ne sono aggiunti, avviando concretamente a soluzione numerosi gravi problemi della città.

Sullo sfondo di questo importante lavoro, anzi come suo presupposto necessario, il tentativo di Salerno, come di molte altre città al mondo, di pervenire ad una nuova fase di sviluppo, sempre più contrassegnata da valori di sostenibilità ambientale e sociale, contenuti di

conoscenza, caratteri di qualità della vita e diffusione di servizi avanzati, in linea con le esigenze di una società sempre più complessa e immateriale. In questo senso Salerno va continuamente perfezionando le sue scelte politiche generali di sviluppo urbano a partire dal “Documento urbanistico programmatico”⁶⁵, approvato dalla Giunta Municipale il 20 aprile 1994, che ha posto gli obiettivi di «Salerno città turistica, commerciale e dei servizi». Tale lavoro ha trovato infine una sintesi nelle tavole del Piano Urbanistico Comunale (PUC)⁶⁶, strumento di inquadramento complessivo delle infrastrutture (puntuali o a rete) di rilievo generale, di amalgama dei progetti urbani già avviati, nonché di indirizzo per nuove realizzazioni parziali. Prima di entrare nel dettaglio dei “progetti urbani” pianificati a Salerno, è utile rievocare i principi urbanistici generali proposti da Bohigas a partire dalla prima metà degli anni ‘90.

Nel suo complesso, la struttura di Salerno presenta i caratteri tipici della città marittima lineare. Il principale elemento unificante dell’organizzazione urbana è infatti costituito dalla stretta fascia costiera con andamento nord-ovest/sud-est, circondata da alte colline. Il principale asse nord-sud di penetrazione urbana è sempre stata la valle del fiume Irno, tra il centro storico e l’espansione orientale del ‘900.

Il primo principio generale di pianificazione proposto da Bohigas è quello di stabilire una distinzione netta tra la parte più densa e urbanizzata della città – de-

finita “città compatta” – e il territorio agricolo e naturale delle colline – definito “città diffusa”.

Tale distinzione è posta con due principali obiettivi: da un lato quello di salvaguardare l’ambiente collinare, il paesaggio e i villaggi di origine rurale da uno sviluppo disordinato; dall’altro lato, l’obiettivo è quello di concentrare le trasformazioni più importanti nella “città compatta” secondo il principio di “ricostruire la città esistente”, o “costruire il territorio costruito”.

Gli interventi previsti all’interno della “città compatta” sono di tre tipi: riqualificazione dei quartieri consolidati; trasformazione di zone liberate da installazioni obsolete, come stabilimenti industriali dismessi o vecchie zone militari; interventi su spazi vuoti o abbandonati. L’obiettivo è quello di dare a tutta la “città compatta” una densità urbana adeguata, capace di fornire ad ogni abitante un livello elevato di accessibilità, servizi e qualità degli spazi. Come afferma Bohigas: «Vivere in una città significa partecipare a centralità debitamente distribuite e superare la periferia e i sobborghi»⁶⁷.

Ciò ci introduce agli altri due principi generali di pianificazione proposti da Bohigas, che sono la ricerca della complessità urbana e la chiarezza di lettura dello spazio pubblico.

Come già visto, la città contemporanea tende a superare la banalità delle zone monofunzionali attraverso l’accostamento di funzioni e attività differenti, quali residenza, commerci, produzioni compatibili, servizi, svaghi e cultura, spazi

verdi e attività sportive. In questo senso, lo spazio pubblico gioca un ruolo essenziale di orientamento e articolazione delle differenze.

Secondo Bohigas, per rendere questi obiettivi riconoscibili dai cittadini occorre ricorrere agli elementi tipici della tradizione urbana, come le strade, i viali, le piazze, i parchi e giardini, i monumenti, le “porte” della città e i luoghi rappresentativi dell’identità urbana. Naturalmente, il metodo per realizzare i principi di pianificazione indicati non è una visione generale e astratta, ma l’esplorazione di parti delimitate della città, da ognuna delle quali far emergere le identità specifiche e le potenzialità concrete di trasformazione, ovvero, il “metodo dei progetti urbani”.

Questo metodo consente infatti di pianificare un programma complesso di trasformazioni ben definite nel tempo e nello spazio. Esso è inoltre considerato da Bohigas come lo strumento più adatto ad associare gli abitanti alle scelte urbanistiche.

Tuttavia, i progetti urbani devono essere non soltanto dei buoni progetti ma soprattutto delle buone realizzazioni e dei buoni programmi di gestione successiva. Un parco urbano ben progettato ma realizzato male – o mal gestito – non è il risultato desiderabile.

La parte della città a Ovest del fiume Irno è certamente la più rappresentativa e la più interessata da interventi di recupero, per la presenza del centro storico e del suo lungomare.

Nella parte bassa del centro storico, le azioni più importanti sono state concentrate nella zona cruciale definita dall'incrocio tra via dei Mercanti e la trasversale via Duomo. Qui sono presenti numerosi edifici monumentali, tra i quali, oltre al Duomo, Palazzo Tarracena e il Tempio di Pomona, che sono stati restaurati o destinati a nuove funzioni amministrative, commerciali, espositive e turistiche. Una cura particolare è stata riservata allo spazio pubblico e al decoro dei vicoli, passaggi e scalinate che attraversano tutta la città vecchia, in gran parte ormai vietata alla circolazione delle auto. Oggi la parte antica della città è diventata molto vivibile e piacevole, con molteplici attività commerciali, artigianali e culturali che hanno ripreso a svilupparsi. La riabilitazione ha tuttavia anche provocato la crescita dei prezzi degli immobili e un certo ricambio sociale nel quartiere. Per la parte collinare del centro storico, l'amministrazione comunale di Salerno ha lanciato nel 1997 un concorso internazionale di idee per il recupero di alcuni grandi volumi – soprattutto conventi – chiamati “Edifici Mondo” per le loro dimensioni e complessità. Obiettivi: migliorare l'accessibilità di questa parte del centro storico quasi completamente isolata, recuperare lo spazio pubblico, i punti di vista panoramici e i percorsi pedonali attraverso scale e giardini. Il concorso tuttavia non ha avuto finora un seguito.

La fascia marittima che va dal porto commerciale a Ovest fino al fiume Irno riveste un'importanza strategica per l'im-

agine e il futuro di Salerno. Essa è infatti chiamata a giocare un ruolo di primo piano, insieme al centro storico, nei programmi di crescita turistica indicati dall'amministrazione.

Nell'area sono anzitutto previsti la modernizzazione e l'allargamento dei due porti turistici esistenti e la ricostruzione della spiaggia. Il porto turistico più ad Ovest – Santa Teresa – è collegato alla città attraverso una grande piazza sul mare, affidata all'architetto spagnolo Ricardo Bofill, che ha optato per un grande edificio tipo “Crescent”. Sul lato occidentale della piazza, sorgerà la nuova stazione marittima di Zaha Hadid, vincitrice di concorso.

La realizzazione di una nuova strada lungo il fiume Irno, destinata a diventare il principale raccordo tra il lungomare e il nodo autostradale a Nord di Salerno, permette di valorizzare le sponde del fiume, le zone industriali dismesse che vi sono presenti e numerosi spazi vuoti o sottoutilizzati. Più che un progetto urbano la Lungo Irno è un'infrastruttura strategica della città strutturante diversi progetti urbani lungo il suo corso.

Il primo di questi progetti è quello relativo allo sbocco sul mare della Lungo Irno e all'area di un vecchio cementificio, dove è stato costruito un grande albergo. Il risultato non è molto interessante: forse un'occasione persa per dotare la città di una struttura turistica più innovativa.

Risalendo il nuovo asse lungo il fiume Irno, oltre la linea ferroviaria sopraelevata, su ampi terreni utilizzati in

passato come scalo merci, è in corso di ultimazione la Cittadella Giudiziaria di David Chipperfield, vincitore di concorso. Qui il problema principale sarà l'aumento del traffico dovuto all'entrata in funzione del tribunale.

Tra l'albergo sul lungomare e la Cittadella Giudiziaria, oltre il fascio di binari che penetra in città, è collocato il progetto urbano dello studio Gnosis di Napoli, selezionato per concorso. Collocato alla base della nuova Lungo Irno, questo progetto è concepito come una piattaforma di scambio intermodale tra parcheggi interrati, terminal bus, stazione ferroviaria e metrò. A ciò sono associati servizi pubblici e privati: un auditorium, un piccolo centro commerciale, un mercato etnico, una chiesa e un campo di calcio. Alla ferrovia si accede attraverso un nuovo ponte sull'Irno.

Ancora più a monte sulla Lungo Irno, la prima parte di un nuovo parco urbano – il parco Pinocchio – è già stata aperta al pubblico, mentre il suo prolungamento più a nord, realizzato intorno ad una vecchia fabbrica recuperata, è in corso di ultimazione.

Infine, risalendo ancora più a monte lungo l'Irno, un nuovo quartiere misto disegnato da Massimiliano Fuksas sorgerà in un'altra zona industriale dismessa.

Altri due progetti urbani di grande importanza sono collocati alle estremità orientale e occidentale della città.

La zona orientale intorno allo stadio è la principale zona d'espansione della città nei prossimi anni. Il Piano Urbanistico Comunale (PUC), approvato nel 2006, vi

prevede una ventina di sub-zone di trasformazione, sia pubbliche che private. Elemento strutturale fondamentale del progetto urbano originario di Bohigas è un lungo asse parallelo al mare rettificato rispetto al tracciato attuale, che culmina in un piazza.

Questo principio è rispettato dal progetto vincitore del concorso “Salerno Porta Est”, che combina il tema del parco mediterraneo con una sequenza di nuclei costruiti che integrano funzioni residenziali, produttive e di loisir. Il progetto prevede già l’inserimento di un nuovo porto turistico per 1000 imbarcazioni sul tratto di costa davanti allo stadio, affidato a Santiago Calatrava.

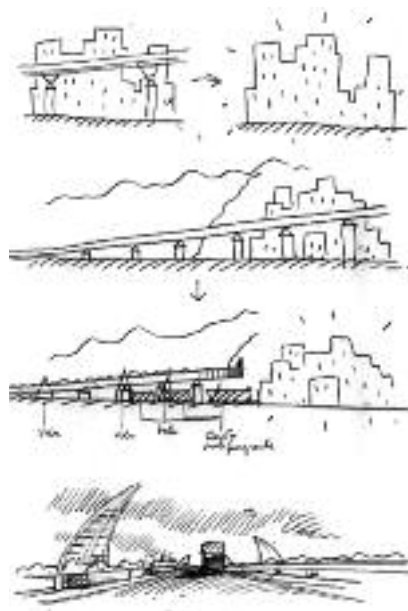
Uno dei primi “progetti urbani” proposti nell’ambito delle Aree di Trasformazione previste dal PUC 2006, è quello per un’area industriale dismessa tra le più significative di Salerno: il vecchio mulino a torre, la fabbrica e gli uffici del pastificio Amato. Sui circa 17.000 metri quadrati di superficie, la proprietà unica Amato ha deciso di realizzare un nuovo quartiere misto – residenziale e terziario – che conserva l’edificio in laterizio da ristrutturare.

Il progetto, affidato a Jean Nouvel, è stato definito una “proposta radicale” dallo stesso autore. Accanto al vecchio mulino, destinato ad ospitare abitazioni, uffici e un centro commerciale, sorgerà una sequenza edilizia a corte, intorno ad un parco verde semipubblico, che sarà chiuso la sera. All’interno del complesso sono inoltre previsti servizi privati, tra cui ristorante, piscina e centro benessere.

Dall’altra parte della città è già in corso di realizzazione il progetto per la “Porta Ovest” di Salerno, firmato da Massimo Pica Ciamarra, vincitore di concorso internazionale. La proposta – di grande complessità e rilevanza strategica – punta anzitutto ad assicurare un migliore collegamento del porto commerciale con il nodo autostradale di Cernicchiara (un centinaio di metri più a monte) eliminando in gran parte il viadotto esistente per il recupero paesaggistico della collina e la riduzione della circolazione pesante in piena città. Tale risultato è raggiunto attraverso la deviazione del viadotto in galleria, per un totale di 1,7 chilometri coperti.

Il nuovo svincolo autostradale è affiancato da una struttura polifunzionale pensata per confondersi nel paesaggio naturale del vallone. La sua prima funzione è quella di servizio retroportuale (“Transit Point”), con parcheggio per almeno un centinaio di TIR, uffici di accesso al porto e servizi per i trasportatori (ristoro, infermeria, bancomat, linee telematiche). A ciò si aggiungono funzioni di interesse urbano più generale, tra cui la realizzazione di un parcheggio di interscambio per 600 auto, il terminale di un tram-navetta ad alimentazione elettrica di collegamento con il centro cittadino, impianti sportivi coperti e scoperti. Tra i due terminali – il porto a valle e il nodo di Cernicchiara a monte – il progetto per la “Porta Ovest” di Salerno offre una risposta complessiva alle questioni di mobilità e accessibilità per tutta questa parte urbana, riutilizzando una vecchia linea ferroviaria.

In definitiva, il complesso progetto per la “Porta Ovest” di Salerno dimostra come sia possibile utilizzare il palinsesto urbano e le tecnologie disponibili per rispondere a molteplici esigenze di efficienza e qualità urbana.



CONCLUSIONI

Possiamo definire il “dovere”, in quanto sostantivo, come un comportamento che si intende obbligatorio o conveniente di assumere in base ad un ordine o ad un convincimento. Esso è dunque tanto di natura giuridica che di natura morale. In queste conclusioni privilegeremo soprattutto il secondo significato, cioè quello di convincimento o obbligo morale derivato dall'opinione comune, dall'esperienza e/o dall'elaborazione scientifica. In questo senso, il “dovere” coincide anche con i significati di “impegno” e “responsabilità”. Ma altrettanto importanti, per diversi aspetti, nel nostro campo d'interesse, sono i “doveri” sanciti dalle leggi nazionali e internazionali. Dalle esperienze presentate precedentemente emergono alcuni convincimenti che giustificano l'adozione di un decalogo di doveri nello spirito del progetto di “Déclaration des devoirs des hommes” promosso dal Carré Bleu, con particolare riferimento ai campi dell'urbanistica e della pianificazione territoriale.

1. Anzitutto, il convincimento dell'utilità di rivolgere lo sguardo a diverse realtà urbane, almeno in Europa, per confrontarne i problemi e le soluzioni adottate. Dal nostro esame emerge che, pur con tutte le differenze, le città europee affrontano problemi simili con strumenti e soluzioni simili, o comunque comparabili tra loro. Ci riferiamo in modo particolare ai contenuti convergenti alla

scala continentale dei “piani strategici” (o *Projets de ville*) come visioni complessive di sviluppo delle città e dei “progetti urbani” come strumenti attuativi di quelle visioni e programmi generali. Laddove inoltre le proposte e soluzioni innovative adottate localmente non sono ancora diffuse altrove, esse devono essere attentamente studiate per verificarne le possibilità di applicazione anche in altri contesti.

Il primo dovere che risulta da queste considerazioni può essere definito un DOVERE DI CONOSCENZA, cioè di costante aggiornamento e confronto internazionali alla ricerca di risposte innovative a problemi comuni. Un dovere dato sovente per scontato che tuttavia non è ancora sufficientemente sentito come opportunità concreta dai professionisti del settore e soprattutto dai governanti eletti della pianificazione territoriale.

2. Il secondo convincimento è che si considera ormai conclusa la fase di espansione indiscriminata delle città e di consumo illimitato delle risorse ambientali. Le realtà esaminate cercano tutte, benché in maniere differenti, di ricondurre l'esplosione metropolitana degli ultimi decenni nei termini di nebulose riconoscibili, privilegiando il recupero e la trasformazione dell'esistente oppure l'espansione di tipo lineare o lineare-anulare, in stretta corrispondenza con i servizi di trasporto pubblico collettivo. Attraverso il concetto di “densificazione” si cerca di restituire dignità urbana a tutte le attuali periferie e di reintrodurre nelle

città ampie aree verdi, naturali o agricole. In questo senso, i “progetti urbani” si servono sovente, in forma congiunta, sia di trame urbane tradizionali produttive di “effetto città”, sia degli schemi desunti dalla modernità (*Carta d'Atene*) per un più stretto rapporto con il paesaggio. Inoltre, è soprattutto nella prossimità urbana che trovano l'utilizzazione più proficua le nuove tecnologie energetiche, come nel caso non solo del solare ma anche delle centrali di cogenerazione o nello sfruttamento dell'energia geotermica. Un ruolo essenziale in questo contesto è giocato dalle reti del trasporto pubblico collettivo, che evolvono dal tipo quasi esclusivamente radiale dei decenni passati al tipo radiale-concentrico di oggi, in cui le aree di espansione periferica sono direttamente collegate tra loro. L'obiettivo non è solo quello di ridurre l'inquinamento e il traffico automobilistico ma anche quello di migliorare la qualità dello spazio pubblico privilegiando la mobilità alternativa, soprattutto pedonale e ciclabile.

Possiamo dunque definire il nostro secondo dovere, in termini generali, come DOVERE ECOLOGICO, tendente a ridurre il consumo di suolo e di risorse naturali per una migliore sostenibilità energetica e ambientale degli insediamenti.

3. Il terzo convincimento riguarda il netto rifiuto dei vecchi concetti di “zoning” funzionale e sociale e di “tabula rasa”, considerati tra i principali responsabili della condizione di “periferia” in molti quartieri

della città moderna. Oggi, viceversa, si riconosce la necessità di estendere a tutte le parti urbane adeguati caratteri di complessità altrimenti tipici dei centri storici, contrassegnati da ricchezza e commistione di funzioni e attività, stratificazione urbanistica e architettonica, alta densità informativa. Ciò corrisponde peraltro anche alle esigenze della sostenibilità ambientale – evocate al punto precedente – in quanto la prossimità di residenze e commerci, attività produttive compatibili e servizi per la collettività consente di svolgere molte pratiche sociali a piedi o in bicicletta, riducendo così anche il ricorso alle auto private.

Che si tratti di vecchie zone dismesse da ristrutturare o di quartieri da realizzare *ex novo*, l'obiettivo della complessità urbana può essere validamente perseguito solo alla scala ravvicinata del "progetto urbano", attraverso un'attenta lettura dei caratteri naturali del sito e delle preesistenze antropiche. La necessità di concentrare in superfici relativamente ristrette funzioni molto diverse tra loro come attività urbane, residenze, spazi verdi e di loisir, attribuisce grande importanza allo spazio pubblico ai fini dell'articolazione e distribuzione delle differenze. In questo senso, il "progetto urbano" può essere definito come un costruttore di complessità, un edificatore di città. Tale complessità risponde peraltro alla straordinaria diversificazione sociale della città contemporanea e ai diritti emergenti delle infinite categorie demografiche e socio-professionali che la popolano: dalle donne, agli anziani, ai

bambini e ragazzi, fino alle minoranze civili ed etniche. A tutti l'urbanistica ha il dovere di offrire spazi adeguati, evitando tuttavia le ghettizzazioni, secondo il "principio etico" di Heinz von Foerster: «Agisci sempre in modo da aumentare il numero delle scelte»⁶⁸.

Definiamo dunque il terzo dovere come un DOVERE DI COMPLESSITÀ, o un DOVERE DI PROGETTARE LA COMPLESSITÀ.

4. Il quarto convincimento è che, così stando le cose, il progetto della complessità è esso stesso un progetto complesso, popolato da molte voci, con una ricca geografia sociale⁶⁹ oltre che fisica a cui fare riferimento. Il punto di vista degli abitanti della città, dei residenti dei quartieri oggetto di trasformazione e dei quartieri vicini è fondamentale per comporre correttamente la mappa sociale dei bisogni e degli interessi coinvolti ed offrire risposte pertinenti. La partecipazione dei cittadini comuni si rivela particolarmente preziosa soprattutto alla scala del "progetto urbano", purché essa sia sollecitata in modo sincero da istituzioni credibili. Più in generale, il carattere "controllato" dello sviluppo urbano contemporaneo lungo linee d'espansione e densificazione ben definite, obbliga a coordinare gli sforzi di molteplici attori e interessi verso obiettivi condivisi. Ciò può avvenire solo attraverso adeguate tecniche di comunicazione e *governance* in grado di conciliare le finalità spesso contrapposte di soggetti pubblici, privati e della società civile. Il

progetto della complessità è dunque anche un progetto di composizione e mediazione d'interessi diversi, inclusi quelli più deboli o minoritari. La comunicazione e partecipazione dei cittadini sono inoltre fondamentali per ottenere comportamenti orientati agli interessi generali della comunità e migliorare costantemente la qualità del funzionamento urbano. Ciò contribuisce anche al senso di consapevolezza e responsabilità dei cittadini.

Il quarto dovere è un DOVERE DI COMUNICAZIONE, PARTECIPAZIONE E GOVERNANCE.

5. Il quinto convincimento è che la città deve essere bella e piacevole da vivere. Per la prima volta dopo decenni, la qualità dell'ambiente urbano non è più in conflitto con la competitività economica grazie alla rivoluzione terziaria e delle nuove tecnologie. È anzi proprio la qualità urbana il primo ingrediente del successo delle città come luoghi per investire, vivere, studiare e lavorare. Occorre tuttavia passare dalla filosofia del "troppo bello per essere possibile" a quella del "possibile proprio perché bello"⁷⁰. Qualità urbana e competitività economica, fenomeni oggi strettamente associati tra loro, spiegano in gran parte la crescita demografica di alcune città europee. Ricerche recenti dimostrano che l'aumento di popolazione e un più favorevole bilancio demografico (giovani su anziani) non è imputabile esclusivamente agli immigrati, pur numerosi, ma a condizioni di vita favorevoli per tutti⁷¹.

Resta tuttavia essenziale per le città la capacità di assorbire e giovare delle diversità, favorendo sentimenti di coesione, tolleranza e relazionalità creativa in società sempre più variegata e multiculturale. A ciò contribuiscono occasioni di lavoro per tutti – non solo per i più istruiti – e servizi locali efficienti. Ma c'è una ragione ulteriore per associare qualità urbana e coesione sociale. Riteniamo infatti che sia proprio la solidarietà tra le diverse categorie di cittadini, la migliore conoscenza reciproca e la partecipazione di tutti al governo delle città a costituire i fondamenti di una bellezza non asettica ma sostanziale e dinamica dell'ambiente urbano. Questo non vuol dire che a buoni progetti non debbano seguire eccellenti realizzazioni formali.

Il quinto dovere è allora un DOVERE DI COESIONE, BELLEZZA E COMPETITIVITÀ URBANA.

6. Il sesto convincimento conferma il ruolo insostituibile che gioca la pubblica amministrazione nella pianificazione urbanistica e nel governo del territorio. Tra i suoi compiti più importanti vi è infatti quello di individuare gli indirizzi fondamentali dello sviluppo futuro attraverso adeguate tecniche di comunicazione e confronto con gli *stakeholders*. Essa deve inoltre dare seguito a tali indirizzi, promuovendo il coordinamento pubblico - privato di molteplici soggetti – proprietari, imprenditori, professionisti e altre autorità, per la realizzazione delle infrastrutture e dei progetti urbani necessari. Le opere devono essere ultimate

in tempi ragionevoli, di alta qualità e gestite successivamente con adeguate risorse ordinarie. Per svolgere questi compiti, le istituzioni devono mostrarsi competenti e in grado di utilizzare nel modo migliore i fondi pubblici a loro disposizione. Il loro successo dipende in gran parte dalla credibilità di cui godono presso la pubblica opinione, dalla concretezza dell'azione condotta e dalla capacità di ascolto e reazione nei confronti dell'utenza per il costante miglioramento dei servizi resi. Come scrive il sindaco di Salerno, Vincenzo De Luca, *«il sostegno della gente [...] si può ottenere solo con i fatti concreti. La fiducia nel cambiamento nasce oggi solo dalla verifica del cambiamento»*⁷². Le istituzioni devono inoltre impegnarsi a rendere più chiare e flessibili le leggi che governano il territorio, rimanendo tuttavia inflessibili nel reprimere gli abusi edilizi e i danni all'ambiente. Altrettanto inflessibili devono essere nel promuovere al proprio interno il merito e la correttezza dei comportamenti amministrativi.

Il sesto dovere è un DOVERE DI BUONA AMMINISTRAZIONE.

Infine, desideriamo ricordare che un decalogo di "doveri" può essere esauriente ma mai esaustivo, dato il carattere sintetico e mutevole delle questioni ritenute prioritarie in un dato momento. Inoltre questi doveri, per produrre risultati concreti, più che nei codici di legge devono entrare nelle convinzioni diffuse e nelle pratiche quotidiane della società.

Tale risultato può essere raggiunto solo contro forti interessi consolidati, e contro retaggi culturali difficili da superare. Tra questi, l'idea che la produzione di ricchezza debba necessariamente avvenire a danno di altri o dell'ambiente. Un progetto come quello della "Déclaration des devoirs des hommes", promosso dal Carré Bleu, non può dunque che essere nello stesso tempo un laboratorio permanente di idee e una trincea militante.

