

Maurizio Russo

# **Il progetto urbano nella città contemporanea**

L'esperienza di Salerno nel panorama europeo

*con una nota introduttiva di Oriol Bohigas*



Copyright © 2011 CLEAN  
via Diodato Lioy 19  
80134 Napoli  
telefax 0815524419-5514309  
www.cleanedizioni.it  
info@cleanedizioni.it

Tutti i diritti riservati  
È vietata ogni riproduzione

ISBN 978-88-8497-150-0

*Editing*  
Anna Maria Cafiero Cosenza

*Grafica*  
Costanzo Marciano

## Indice

### 6 Teoria e pratica del progetto urbano Oriol Bohigas

### 8 Introduzione

### 13 Il progetto della città contemporanea

14 Il progetto della città contemporanea

16 La misura della qualità urbana  
16 *Gli indicatori della qualità urbana*  
17 *Gli studi comparativi della DATAR*  
20 *I sondaggi d'opinione della qualità urbana*

23 Un caso-studio: la città di Helsinki  
23 *Helsinki: qualità della vita e competitività*  
26 *Il bando di concorso "Greater Helsinki Vision 2050"*  
32 *I risultati del concorso "Greater Helsinki Vision 2050"*

36 Locale e globale  
36 *La "strategia di Lisbona" e le città*  
37 *Aspetti relazionali della competitività urbana*  
40 *Le forme della città contemporanea*

47 Governo e *governance* della città contemporanea  
47 *Comunicare e condividere le scelte*  
52 *"Strategien Zürich 2025"*  
60 *Che cos'è un piano strategico?*

65 La strategia di Salerno  
65 *Salerno: il sindaco e l'urbanista*  
73 *Le scelte del piano di Salerno*

- *"Città compatta" e "città diffusa"*
- *Una città turistica, commerciale e dei servizi*
- *Il sistema della mobilità*
- *"Equità urbanistica"*
- *Una città di 180.000 abitanti*
- *Una città delle nuove tecnologie, della cultura e dello sviluppo sostenibile*

88 *Il "piano strategico" e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*

99 Appendice  
Competitività e qualità urbana a Salerno: uno studio comparativo

### 107 I progetti della città contemporanea

108 I progetti della città contemporanea

109 L'arte dei giardini e delle città  
109 *L'arte dei giardini e delle città*  
114 *Il paesaggio della città contemporanea*  
121 *Progetto urbano e sostenibilità*

125 La scala umana  
125 *Dalla "Carta d'Atene" alla città contemporanea*  
130 *Invecchiamento della popolazione e urbanistica*  
133 *La misura umana*

138 Un caso-studio: la città di Bilbao  
138 *Effetto Guggenheim*  
147 *Progetti urbani a Bilbao*  
159 *Gli insegnamenti di Bilbao*

161 Progetto urbano e piano urbanistico generale  
161 *Che cos'è un progetto urbano?*  
169 *Piano o progetti?*  
176 *Il "nuovo piano" in Italia: il Piano Strutturale di Reggio Emilia*

184 I «progetti urbani» a Salerno  
184 *Il "modello Barcellona" e il piano urbanistico generale*  
185 *I "progetti urbani" a Salerno*  
242 *Le nuove sfide del PUC 2006*

### 259 Conclusioni

260 I doveri degli urbanisti nella città contemporanea

### 267 Apparati

268 Bibliografia  
271 Referenze fotografiche

*in copertina*  
Salerno, area Salid (foto di Stefano Russo)

# Teoria e pratica del progetto urbano

Oriol Bohigas

Poche volte ho letto un testo così efficace sull'uso degli strumenti e del metodo del progetto urbano nell'espansione e, soprattutto, nella trasformazione della città moderna come in questo libro di Maurizio Russo, elaborato a partire da una tesi di dottorato diretta da Cyrille Simonnet. Efficace e preciso, poiché in esso compaiono simultaneamente un discorso teorico e programmatico sulla metodologia urbanistica e un'analisi di alcuni esempi di attuazione che in buona parte rispondono a questo metodo. Grazie a questa sovrapposizione si evitano sia la consueta astrazione accademica, spesso criptica o ideologicamente volubile, sia il grossolano pragmatismo di qualsivoglia manuale di urbanistica, ridotto a termini burocratici o a riferimenti aneddotici di quella stessa burocrazia divenuta amministratrice di normative ineludibili.

Sebbene l'analisi si concentri soprattutto sulla recente ma lunga esperienza di Salerno, altri esempi si aggiungono a essa: aspetti parziali delle esperienze di Helsinki, Zurigo, Bilbao, il programma della città funzionale e le sue conseguenze degenerative, a volte contraddittorie, il gesto interessantissimo del Piano Strutturale di Reggio Emilia, ecc. Tutti esempi che marcano un quadro in cui ha un certo protagonismo la definizione della forma della città come ambito della forma sociale, al di là dei termini quantitativi, delle normative generaliste, dell'arbitraria classificazione degli usi, dei sistemi puramente amministrativi ed economici, della pretesa inesorabilità di futuri previsti con evidente incompetenza; in altri termini, al di là delle finalità prioritarie nei metodi abituali di pianificazione urbana.

Italia e Spagna sono forse i due paesi che hanno esagerato di più nella prescrizione amministrativa e politica dei Piani Generali, e ora che in pratica tutte le città grandi e piccole hanno approvato un Piano - o un succedaneo tecnico-amministrativo - ci si rende conto che, malgrado o grazie a esso, si è ottenuta la distruzione di tutti i valori urbani, con periferie e suburbi che annullano la tradizione dei nuclei storici e gli sforzi di continuità civica delle espansioni ottocentesche. Italia e Spagna possono così vantare questo insolito merito: sono i paesi europei con più città controllate, in teoria, da un Piano Generale e, nello stesso tempo, i Paesi che negli ultimi cinquant'anni hanno distrutto più identità urbane - la loro coesione e continuità - con la costruzione di nuove periferie, i suburbi e le brutali interferenze con il paesaggio. I Piani, quindi, non hanno risolto alcun problema, e forse hanno perfino fornito gli strumenti per legalizzare con espedienti interpretativi gli abusi e la speculazione.

Con tali argomenti non intendiamo avallare il non controllo del territorio, nonostante la scarsa utilità della pianificazione oggi praticata. Al contrario. La pianificazione non è inutile. È insufficiente perché dimentica - obbligata dal suo stesso metodo - alcuni fattori essenziali del divenire urbano, come la forma dello spazio collettivo, ambito delle identità sociali, e il contenuto specificamente politico, argomento di queste stesse identità. In tal modo i Piani

sono soliti ridursi a tre imposizioni, le più facilmente quantificabili, ma nello stesso tempo le più antiurbane: la zonizzazione, che è contraria alla necessaria interferenza conflittuale delle funzioni; il sistema autosufficiente della viabilità, che distrugge le identità e le preesistenze accumulate sul territorio; e la normativa edilizia, che consegna la forma urbana all'inespressione e alla disfunzionalità architettonica basata sull'incultura del progetto. Con queste tre mancanze, la città si trasforma in suburbio. Non è necessario continuare a sviluppare queste considerazioni per ottenere la definizione e il metodo del Progetto Urbano come strumento plausibile di controllo, perché il testo di Maurizio Russo che stiamo commentando lo fa diffusamente e con precisione. E a esso vi rimandiamo.

Ma forse è ancora utile insistere sulle basi prettamente politiche dell'evoluzione della città. La città è un prodotto artificiale - disegnato - in lotta trionfale con la natura. È uno scenario costruito per nutrire e stimolare un certo tipo di interrelazioni umane. Pertanto la città non è la gente: la città sono le pietre, l'asfalto, i tram, le fogne, i servizi, gli alberi, i lampioni, tutto ciò che definisce gli spazi fisici che favoriscono gli usi adeguati per una determinata collettività. Tale artificialità si determina e si giustifica solo con criteri politici, ossia interpretando e, spesso, correggendo e interpretando le tendenze, le aspirazioni, le necessità, gli ideali della gente. Pertanto, le città le fanno - coscientemente o inconsciamente - i politici, che in democrazia si suppone siano i testimoni di una certa vicinanza alla volontà popolare, ma nello stesso tempo si sentono investiti di un potere che permette loro di dominare e guidare la creatività dei progettisti. Le pagine che Russo dedica al peso dei sindaci nelle questioni urbanistiche - ideologiche e gestionali - sono molto utili perché si basano su testimonianze dirette, analizzate criticamente.

Infine, se nel controllo della città occorre tener conto, da un lato, della configurazione fisica e rappresentativa, e, dall'altro, di quei parametri politici che sono soliti variare con ritmi pressoché aleatori, si dovrà accettare che gli ambiti di attuazione rispondano a due condizioni: essere di dimensione ragionevole e offrire soluzioni precise e sicure in intervalli temporali altrettanto ragionevoli. Da ciò derivano due conseguenze: la città deve essere analizzata per parti formalmente e socialmente determinate con una certa autonomia, secondo un processo intelligibile che consenta la partecipazione degli utenti al momento opportuno. Tale condizione è offerta unicamente da ciò che potremmo chiamare il metodo dei progetti urbani consecutivi e quasi mai dalla pianificazione generale.

Il libro di Russo apre molte altre considerazioni su questo tema e sui possibili risvolti, perché volutamente è un testo multipolare, perfino pericolosamente disperso. Non sarebbe opportuno sovrapporre ora una sintesi, che conterrebbe inevitabilmente delle tesi supplementari o delle arbitrarietà troppo personali. Meglio immergersi direttamente nel testo e fabbricare nuove idee a partire dalle sue molteplici suggestioni.

## Introduzione

Questo lavoro è il risultato di una ricerca cominciata nel 2002 con un Diploma di studi approfonditi (DEA) in Urbanistica all'Istituto d'Architettura dell'Università di Ginevra (UNIGE) e proseguita con un Dottorato in Architettura discusso il 10 settembre 2008 presso la stessa Università.

Nel 2002 avevamo cominciato a occuparci della città di Salerno, una città media di circa 150.000 abitanti, perché ci era sembrata l'esperienza italiana più vicina alle migliori pratiche europee di pianificazione urbana e territoriale. A Salerno era infatti in corso, già da qualche anno, un importante e innovativo programma di riqualificazione urbana avviato dal Comune con la collaborazione dell'architetto e urbanista catalano Oriol Bohigas, tra i principali artefici della Barcellona olimpica. Con la successiva ricerca di dottorato abbiamo allargato il campo d'indagine al confronto con alcune tra le più significative riflessioni disciplinari e con alcune esperienze urbane di rilievo internazionale. Ed è appunto questo il lavoro che qui presentiamo.

Secondo l'approccio voluto da Bohigas fin dai primi anni Novanta, il lavoro di elaborazione del nuovo piano urbanistico generale di Salerno è stato preceduto e accompagnato da alcuni progetti urbani relativi a diverse aree strategiche della città, avviati a realizzazione assai prima dell'approvazione definitiva 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 dal 1994 (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 e gravi problemi della città. Solo per citare gli esempi più eclatanti di quanto realizzato finora possiamo ricordare: il nuovo importante asse viario lungo il fiume Irno, che consente di raggiungere il lungomare di Salerno evitando di attraversare la parte più densa della città; la riqualificazione fisica ed economica della parte più antica e significativa del centro storico, divenuta oggi vivace e accogliente; gli interventi in alcuni quartieri di edilizia popolare, arricchiti di spazi verdi e percorsi pedonali; diversi parchi e numerose opere pubbliche di grande rilievo, tra cui spiccano la nuova Cittadella Giudiziaria di David Chipperfield, la stazione marittima di Zaha Hadid e il palazzo dello sport di Tobia Scarpa, tutti in fase avanzata di costruzione. A esse si aggiungono inoltre l'avvio della realizzazione di Piazza della Libertà, su progetto di Ricardo Bofill, e i progetti messi in campo dai privati, come il nuovo quartiere di Jean Nouvel sull'area dell'ex pastificio Amato e il porto turistico Marina d'Archi di Santiago Calatrava. Si può infine citare il complesso e ambizioso progetto di Massimo Pica Ciamarra per tutta la parte occidentale della città.

In questa proliferazione di progettualità relativa a parti di città, è forse mancato un disegno unitario? Tutt'altro. I primi progetti urbani (AAPU), messi a punto nella seconda metà degli anni Novanta, sono stati il frutto - ma anche lo strumento attivo - di un'approfondita lettura della struttura urbana di Salerno, tesa a individuarne i caratteri, il funzionamento, gli elementi di qualità e degrado, le possibili linee di sviluppo. Non vi è dunque alcuna relazione gerarchica tra disegno generale e disegno delle parti di città, ma continua interpenetrazione tra i due piani, che si adattano e verificano reciprocamente secondo la tipica transcalarità della progettazione urbana. Tale lavoro ha trovato infine una sintesi nelle tavole del

Piano Urbanistico Comunale (PUC)<sup>1</sup>, 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.

Sullo sfondo di questo importante lavoro, il tentativo di Salerno - come di molte altre città al mondo - di pervenire a 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 a partire dal "Documento urbanistico programmatico"<sup>2</sup>, approvato dalla Giunta Municipale il 20 aprile 1994, che pone gli obiettivi di «Salerno città turistica, commerciale e dei servizi», fino agli audaci obiettivi posti dal primo *piano strategico* della città (2008), che aspira, tra l'altro, alla realizzazione di un polo logistico di grande rilievo economico e progettuale basato sul trasferimento del porto commerciale su un'isola artificiale da realizzare a sud di Salerno.

L'importante disegno politico e urbanistico fin qui sommariamente delineato, che ha notevolmente innovato le consuete procedure italiane di programmazione e pianificazione, è in prima istanza dovuto alla tenacia di due uomini realisti e visionari nello stesso tempo: il più volte sindaco di Salerno, attualmente in carica, Vincenzo De Luca, e l'urbanista catalano Oriol Bohigas, artefice della Barcellona olimpica: entrambi fortemente allergici alla cosiddetta "urbanistica di carta" e assolutamente determinati in un forte desiderio di risultati rapidi e concreti quanto di esigente qualità.

Al di là dei risultati ottenuti a Salerno, il connubio De Luca-Bohigas rileva per il rapporto di stretta consequenzialità tra una delle più importanti esperienze urbanistiche di fine millennio, e di tutto il Novecento, rappresentata dalla grande città di Barcellona, e la piccola ma per certi versi simile città di Salerno, dove sono state sperimentate procedure urbanistiche e perfino soluzioni tecniche analoghe a quelle utilizzate nella capitale catalana a partire dai primi anni Ottanta. Un rapporto di derivazione estremamente significativo da molti punti vista, compresa la già richiamata dialettica "piano-progetti" o "metodo del progetto urbano", secondo la definizione dello stesso Bohigas. Un metodo che il confronto con le altre importanti esperienze e riflessioni internazionali presentate in questo volume dimostrano essere molto diffuso in tutta Europa, profilandosi - pur con specifiche varianti locali - come modello generale di rappresentazione e costruzione della città contemporanea.

Nelle note che precedono ricorre più volte il sostantivo italiano "disegno", riferito però a diverse sfumature di significato. Nel suo significato più comune esso indica una rappresentazione grafica, che può essere espressiva o tecnica: un piano urbanistico è comunemente costituito da molti disegni dell'uno e dell'altro tipo (carte tematiche e di sintesi, elaborati di progetto, sezioni e prospetti, *rendering*). Con lo stesso termine, "disegno", possiamo tuttavia intendere anche qualcosa di più complesso e astratto: un'idea, una visione complessiva, una strategia d'insieme, un programma di lungo termine. Talvolta tale significato ha connotati negativi, nel senso di manovra oscura, complotto o "trama" ai danni di qualcosa o qualcuno; oppure, al contrario, può riferirsi al contenuto provvidenziale e imperscrutabile del "disegno divino".

Nell'ambito delle discipline urbane, con il termine "disegno" possiamo dunque intendere,

oltre a un elaborato circostanziato ed espresso graficamente, anche “una varietà di obiettivi coordinati tra loro e tesi al raggiungimento di uno stato futuro desiderabile attraverso misure diversificate di tipo sociale, economico, politico, amministrativo, infrastrutturale, ecc.”. Tale tipo di “disegno” è di solito espresso con il linguaggio comune nella forma di documento scritto, non avendo necessariamente bisogno della rappresentazione visiva.

Nel contesto linguistico francese, le differenti sfumature semantiche del concetto di “disegno” sono espresse con i due termini quasi indistinguibili, foneticamente e ortograficamente, di “dessin” e “dessein”, il primo più utilizzato nel senso di rappresentazione, figurazione, il secondo nel senso di proposito, programma. Del resto, nella letteratura disciplinare di lingua francese anche l’espressione “projet urbain” è utilizzata indifferentemente per intendere sia il grande “disegno” (*dessein*) politico, culturale e socio-economico di una città, sia l’articolazione spaziale di quel “disegno di fondo” in progetti concreti d’intervento a diverse scale urbane (dessins)<sup>3</sup>. Dunque, il progetto urbano tra visione globale e trasformazione locale.

In definitiva, le due aree di significato del termine italiano “disegno”, dei due sostantivi francesi “dessin” e “dessein”, o dell’espressione “projet urbain”, sembrano fortemente radicate in un vasto orizzonte culturale, richiamando anche la coppia “ville-cité”, o la ancora più antica e solida tradizione di “urbs” e “civitas”.

L’obiettivo di questo lavoro è quello di precisare le diverse e attuali accezioni di significato del “progetto urbano”, sia come programma complessivo di città, o “progetto strategico”, sia come elaborato tecnico di articolazione spaziale, a diverse scale di rappresentazione, della struttura e del funzionamento urbani: dall’intervento puntuale o parziale su una parte significativa di città allo “schema direttore” comunale o metropolitano. Interessa inoltre di precisare quali siano i rapporti di corrispondenza tra le diverse sfere di significato ora richiamate: ad esempio, la traduzione del “progetto strategico” in concrete scelte urbane e territoriali; oppure, il meccanismo di reciproca regolazione tra previsioni urbanistiche generali e progetti urbani di attuazione.

Dette relazioni di mutua influenza escludono, in generale, un andamento di tipo deterministico, gerarchico e lineare, per ammettere invece un certo grado di libertà e retroazione da una dimensione all’altra e da una scala all’altra, con l’obiettivo di assicurare la massima flessibilità delle scelte urbanistiche rispetto alla mutevole complessità delle condizioni attuali. A sistemi chiusi di determinazione unilineare (del tipo “pianificazione a cascata” e “conformità gerarchica”) sono ormai da preferire pratiche di apprendimento reciproco e di costruzione cumulativa e sostenibile del consenso.

Questo percorso di ricerca è condotto sulla base di esperienze tratte da molte città, in massima parte europee, utilizzate anche come elementi di raffronto e verifica di quanto accaduto a Salerno dai primi anni Novanta ad oggi.

La prima parte del lavoro è dedicata a tentare di comprendere quale città sia oggi considerata desiderabile, e quindi quale programma politico-culturale debba essere messo in campo per approssimarsi alla sua realizzazione. Ciò è delineato soprattutto sulla base delle proposizioni di alcuni tra i più influenti studiosi del fenomeno urbano, sia nei termini di analisi dell’attuale stato di fatto che di indicazioni per la costruzione della città contemporanea. Tra questi studiosi qui ricordiamo almeno Richard Rogers, Pierre Veltz, André Corboz, Manuel Castells e Saskia Sassen. Un ulteriore strumento di analisi e termine di paragone è lo studio del recente sviluppo della città di Helsinki e dei suoi possibili indirizzi futuri, affrontati dalla capitale baltica con il concorso internazionale di idee “Greater Helsinki 2050”. Segue un’approfondita analisi di alcuni aspetti essenziali della città di oggi, quali il sistema dei trasporti collettivi e i processi di *governance* urbana, delineati attraverso il caso di Zurigo, una delle città con la più alta qualità della vita al mondo. Ciò ci ha consentito di rispondere alla domanda “Che cos’è un piano strategico?”. In conclusione è affrontato invece il programma urbano assunto esplicitamente e/o implicitamente dalla città di Salerno, con particolare riferimento al Piano Urbanistico Comunale (PUC) e alla proposta di “piano strategico” secondo i presupposti teorici e programmatici precisamente indicati da Oriol Bohigas, responsabile dell’urbanistica salernitana dalla prima metà degli anni Novanta.

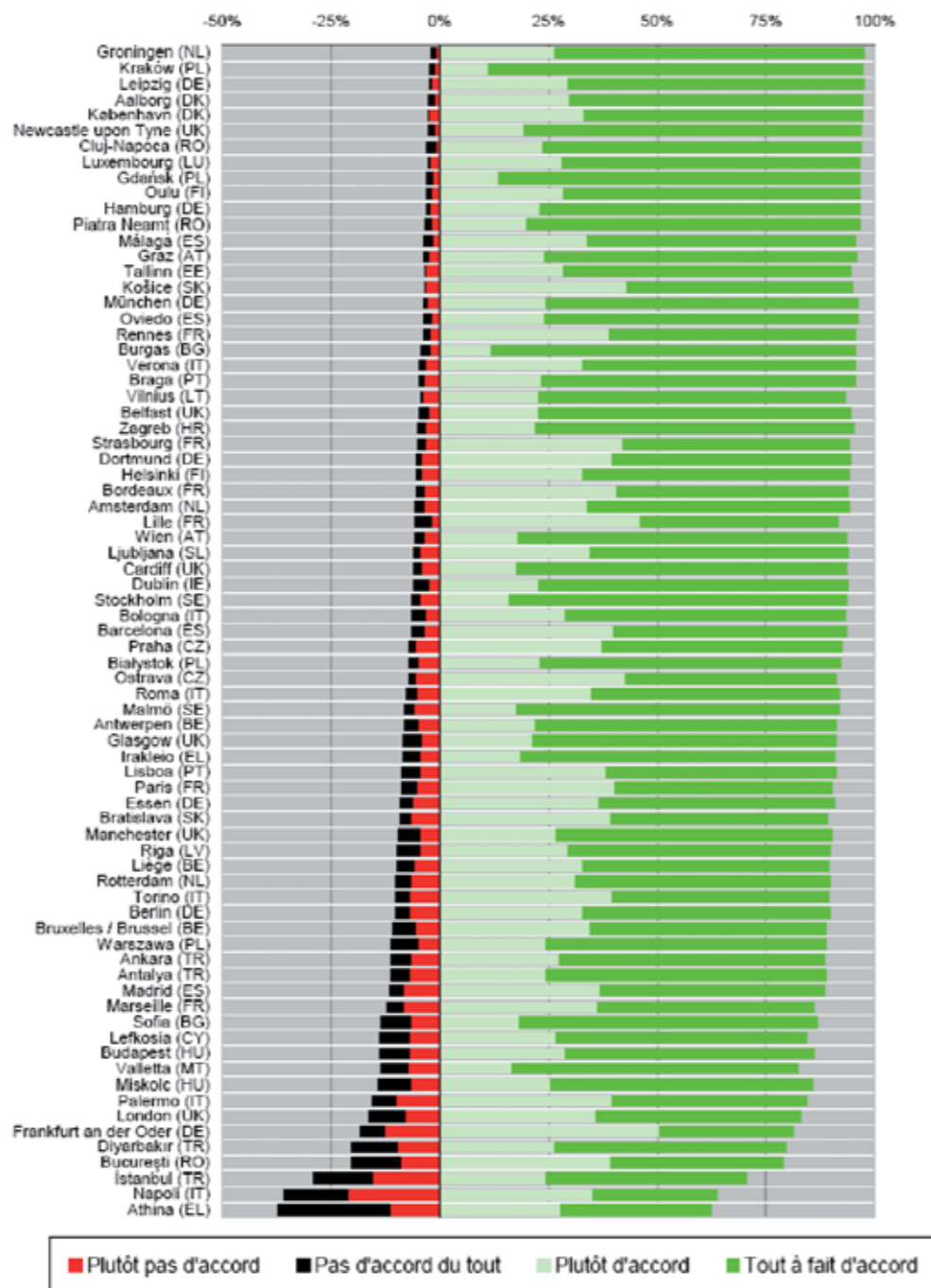
Nella seconda parte, sono focalizzati principi, programmi e strumenti urbanistici sperimen-

tati per cercare di avviare a realizzazione il “disegno” di città contemporanea precedentemente delineato, con l’aiuto di esperienze e proposte provenienti da molte città, tra cui ricordiamo in particolare Bilbao, Sesto San Giovanni e Reggio Emilia. Su questa base si fornisce una definizione di “progetto urbano” come strumento di intervento su parti di città, con il conforto dell’ormai copiosa letteratura specialistica sull’argomento e il raffronto con acquisizioni teoriche fondamentali per la disciplina. Tra queste, il rapporto con l’arte del paesaggio, la Carta d’Atene e la successiva revisione dei principi funzionalisti, che ha tra i suoi momenti più significativi l’VIII CIAM del 1951 di Hoddesdon (Londra) con l’intervento di Walter Gropius dedicato alla “scala umana”. Sorprendentemente, da alcune esperienze recenti, come il progetto di Renzo Piano e Michel Corajoud per le aree dismesse di Sesto San Giovanni, emerge l’utilità di alcune soluzioni funzionaliste al fianco di configurazioni più tradizionali per conciliare nella città contemporanea apertura paesaggistica e adeguata densità urbana. A seguire, entriamo più specificamente nel merito della vecchia questione “piano-progetti”, ossia della relazione tra previsioni urbanistiche generali e progetti attuativi, facendo riferimento in modo particolare alle proposte relative a nuove forme di pianificazione avanzate in Italia dall’Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) fin dal 1995. Tali proposte sono presentate anche attraverso l’esame del Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia, adottato nel 2009. In chiusura della seconda parte l’attenzione è nuovamente rivolta allo stato di avanzamento dei progetti urbani a Salerno, avviati a realizzazione molto prima dell’approvazione del Piano Urbanistico Comunale (PUC), avvenuta nel 2006.

Nelle conclusioni tentiamo una sintesi del lavoro di ricerca svolto presentando un decalogo di “doveri” - o di buoni principi - emergenti dalle esperienze affrontate, che gli urbanisti potrebbero consapevolmente adottare per rispondere in modo adeguato alle complesse esigenze delle città attuali e dei loro abitanti. Tali principi sono già stati anticipati sulla rivista internazionale di architettura “le carré bleu”<sup>4</sup>. Infine, sempre nelle conclusioni, si fa il punto sui risultati raggiunti ma anche sui rischi insiti nell’azione urbanistica salernitana.

*Ringrazio in modo particolare il direttore scientifico Cyrille Simonnet e i membri della giuria della tesi di dottorato da cui questo lavoro ha origine, Jacques Blumer (presidente), André Corboz, Giuseppe Campos Venuti e Paolo Amaldi, che mi hanno onorato con il loro continuo incoraggiamento e stimolo. Ringrazio inoltre, tra i molti che mi hanno aiutato nel corso di questo lungo lavoro, Elena Pedrazzoli, Stefano Russo e Hakim Boulouiz. Sono infine molto grato a Oriol Bohigas per aver accettato generosamente di aprire con un breve testo questo libro.*

Risposte alla domanda "Siete soddisfatti di vivere nella vostra città?" del "Sondaggio d'opinione sulla qualità della vita in 75 città europee": completamente d'accordo (verde scuro), abbastanza d'accordo (verde chiaro), abbastanza in disaccordo (rosso), completamente in disaccordo (nero)



king mondiale del 2010 va dai 108 punti di Vienna e Zurigo ai 14,7 punti di Baghdad (ultimo posto). Ben piazzate al 6°, 7° e 8° sono le città tedesche di Düsseldorf, Francoforte e Monaco di Baviera. Londra si piazza al 39° posto, con 101,6 punti, mentre la prima città italiana è Milano, che si classifica al 41° posto con 100,8.

### III. Un caso-studio: la città di Helsinki

**1. Helsinki: qualità della vita e competitività.** Anche se collocata in una posizione geograficamente periferica, Helsinki ha saputo imporsi all'attenzione del mondo come una città molto dinamica 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. È quindi il terreno ideale per verificare e approfondire le osservazioni fatte precedentemente.

Helsinki è una città che nei suoi limiti amministrativi conta circa 580.000 abitanti (dato 2009), ma che con le altre 13 municipalità della sua area metropolitana (Helsinki Region) raggiunge attualmente circa 1,3 milioni di abitanti.

L'area di Helsinki si è dimostrata negli ultimi anni una tra le più dinamiche e competitive al mondo, secondo quanto indicato dagli studi precedentemente citati ma anche, più specificamente, dalla ricerca realizzata dall'European Economic Research Consortium (ERECO), dal titolo "Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network"<sup>19</sup> (*Helsinki Economia Regionale. Una città dinamica nella rete urbana europea*), pubblicata nel novembre 2005. Tale studio, coordinato da Cambridge Econometrics Ltd., ha carattere comparativo: esso mette infatti a confronto la città di Helsinki con altre 44 aree urbane di 25 paesi appartenenti all'Unione Europea, più Norvegia e Svizzera.

Anzitutto va detto che l'area metropolitana di Helsinki presenta ancora alti tassi di crescita della popolazione, più che raddoppiata tra il 1950 e il 2005, e che oggi rappresenta quasi il 25% della popolazione complessiva della Finlandia. Anche il bilancio demografico si presenta ancora 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.

Come già segnalato dallo studio Urban Audit, "Situazione delle città europee"<sup>20</sup>, la vivacità demografica di Helsinki si accompagna a una crescita economica sostenuta, che non ha conosciuto pause per diversi anni, sia in termini di valore aggiunto sia di creazione di posti lavoro.

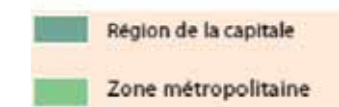
«La struttura dell'economia ha un'influenza cruciale sull'andamento economico di una città. Nel periodo 1995-2003, il rapido sviluppo di Dublino, Helsinki e Stoccolma, per esempio, è stato trainato dalla loro espansione nei settori delle Tecnologie dell'Informazione e Telecomunicazione (TCI)»<sup>21</sup>. Ciò è avvenuto in modo particolare a Helsinki, dove il settore delle TCI «rappresenta il 16% degli impieghi della regione di Helsinki: la metà di tutti gli occupati del settore in Finlandia. Qui sono impiantati la sede sociale e il centro di Ricerca e Sviluppo (R&S) di Nokia, leader mondiale nella produzione di telefoni portatili»<sup>22</sup>. 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. «Il par-

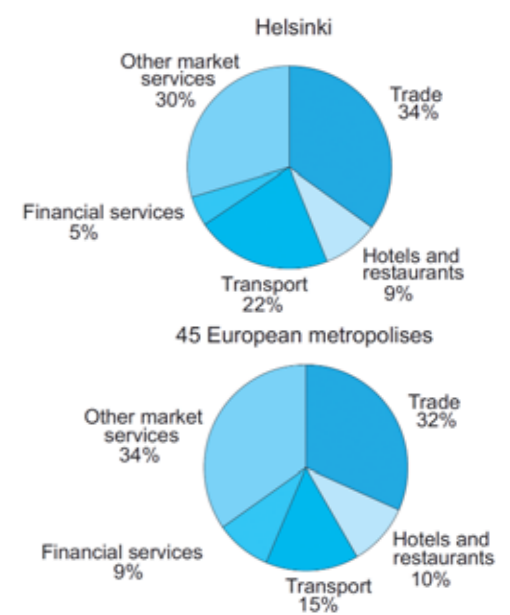
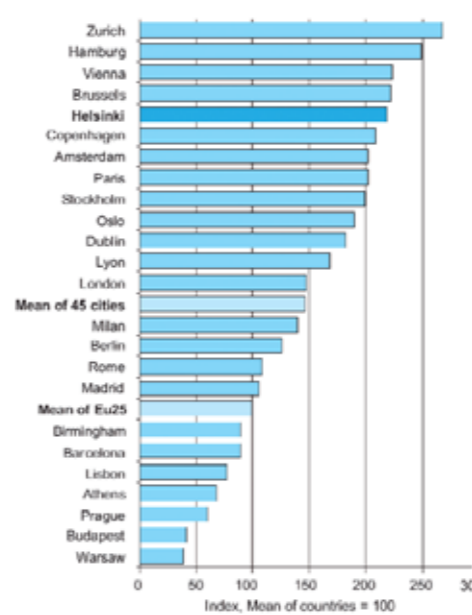
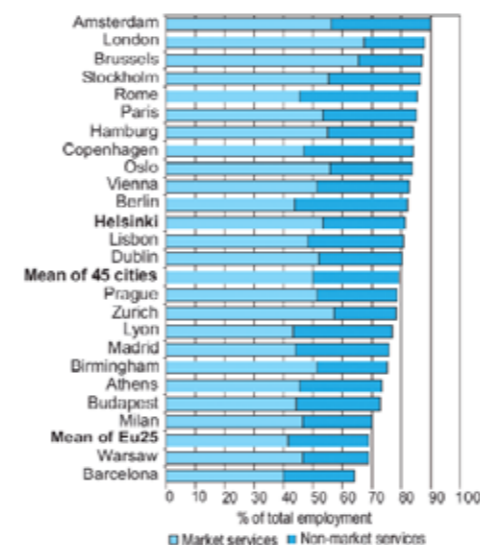
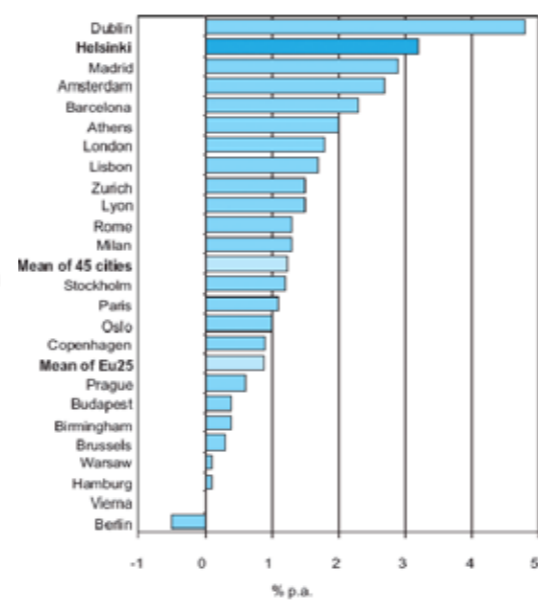
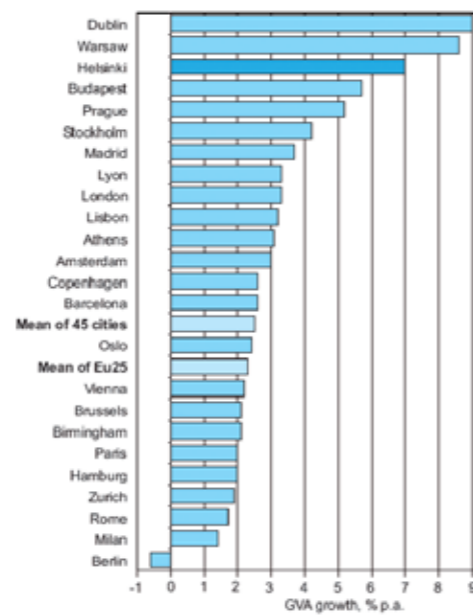
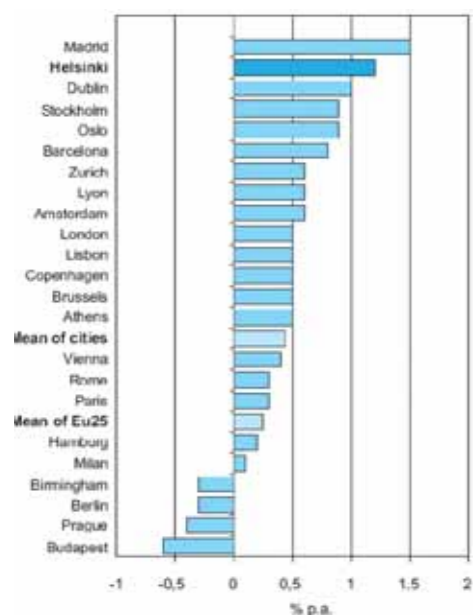


Il porto vecchio di Helsinki e, sotto, la linea metropolitana della capitale finlandese



L'area metropolitana di Helsinki è costituita attualmente da 14 municipi che circondano a corona multipla la capitale, con una popolazione complessiva di circa 1,3 milioni di abitanti





*in alto*  
Crescita della popolazione, del valore aggiunto e dell'occupazione in percentuale per anno nel periodo 1995-2003 nella città di Helsinki rispetto ad altre città europee (fonte Eresco 2005).

*a destra*  
Dinamica demografica della città di Helsinki e dell'area metropolitana nel periodo 1950-2006 e percentuale sulla popolazione complessiva della Finlandia; confronto demografico con le altre capitali della regione baltica (fonte Città di Helsinki 2006)

Population	1950	1970	1980	2005/2006
<b>Helsinki</b>	<b>368 519</b>	<b>523 677</b>	<b>483 675</b>	<b>560 905</b>
● En % de la population totale du pays	9,2	11,1	10,1	10,7
Zone métropolitaine <sup>1</sup>	496 517	827 400	930 368	1 274 746
● En % de la population totale du pays	12,3	17,6	19,5	24,3

	Données comparatives sur les capitales de la région baltique		
	Population totale	Part de la population < 15 ans	Titulaires d'un diplôme d'études supérieures
Helsinki	560 905	14,5	28,3
Stockholm	765 044	15,8	17,7
Oslo	529 846	17,1	29,4
Copenhague	502 362	14,9	20,3
Tallinn	396 375	15,1	28,7
Riga	731 762	12,6	16,0
Vilnius	553 076	14,7	28,9
Varsovie	1 690 800	11,9	21,0
Berlin	3 387 800	12,2	21,4
Saint-Petersbourg	4 661 000	12,2	32,0

co scientifico di Viikki, situato nel quartiere Nord-Est di Helsinki, è uno dei principali centri delle biotecnologie in Europa<sup>23</sup>. È utile inquadrare tali risultati d'eccellenza nella struttura economica più complessiva della città, che risulta caratterizzata, come in gran parte dell'Europa occidentale, dall'importanza crescente dei servizi a scapito della produzione industriale tradizionale. In effetti, anche a Helsinki, oltre l'80% dei posti di lavoro è concentrato nei servizi, con una quota di servizi privati del 53% sul totale dei posti di lavoro, superiore alla media delle 45 città considerate dallo studio ERECO. Rispetto alle stesse città, tra i servizi privati risultano prevalenti a Helsinki quelli relativi ai "trasporti" (22% contro 15%), «indicando che Helsinki eccelle nelle industrie associate con la logistica, e che gioca il ruolo di *hub* dei trasporti e comunicazioni per l'intera Finlandia»<sup>24</sup>. Lievemente inferiori sono invece le quote relative agli altri servizi privati, in particolare i "servizi finanziari" (5% contro 9%) e gli "altri servizi di mercato" (30% contro 34%), comprendenti anche i cosiddetti "servizi avanzati" come consulenze professionali e marketing.

Il settore industriale propriamente detto occupa ad Helsinki quasi il rimanente 20% di posti di lavoro, con il 13% circa relativo a manifattura ed energia, il rimanente 6% alle costruzioni. La città di Helsinki è dunque "services oriented", con un buon rapporto tra servizi legati alla pubblica amministrazione statale e comunale, e servizi privati presenti sul libero mercato (35 contro 65%).

I buoni risultati economici della città si traducono anche in alto valore aggiunto pro-capite, alti tassi di occupazione (superiori nell'area metropolitana a quelli prescritti dall'agenda di Lisbona) e disoccupazione contenuta.

La città aspira inoltre a garantire un'alta qualità della vita ai suoi cittadini, e di conseguenza a essere un luogo attrattivo per la localizzazione delle imprese e l'investimento estero. 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.

Accanto a questo va ricordato che nella percezione dei suoi abitanti, come emerge dall'"Enquête d'opinion sur la qualité de la vie dans 75 villes européennes"<sup>25</sup> 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 a essere accreditata tra quelle con la più bassa incidenza di corruzione al mondo.

Le conclusioni della ricerca "Helsinki Regional Economy. A Dynamic City in the European Urban Network" (2005), affermano che «il ruolo della città è essenzialmente quello di centro dei commerci, trasporti, comunicazioni e servizi per l'intero paese e i suoi dintorni»<sup>26</sup>. Quanto invece alle previsioni a tutto il 2009, «Helsinki resterà tra le città a più rapido sviluppo [...] A dispetto di molti rischi e incertezze il settore delle TCI di Helsinki è ancora competitivo e ben posizionato sui mercati globali [...] Anche i grandi investimenti in infrastrutture, come il nuovo porto di Vuosaari, daranno un contributo positivo all'economia»<sup>27</sup>. In questo contesto, la regione di Helsinki può attendersi effetti positivi anche dallo sviluppo economico atteso in Russia, nei paesi baltici e negli altri paesi dell'Est appena entrati nell'Unione Europea.

Se le previsioni per il futuro sono positive, non sfuggono tuttavia i pericoli derivanti da sviluppi di lungo termine, e le sfide da affrontare per preservare competitività e qualità della vita nei prossimi decenni. Anzitutto, di fronte alla volatilità dei mercati legati alle nuove tecnologie dell'informazione e comunicazione, «Helsinki ha bisogno di nuovi e forti settori industriali da affiancare a quello delle TCI e all'industria tradizionale, diversificando così la

*a sinistra*  
Percentuale di occupazione sul totale nei settori dei servizi di mercato e dei servizi non di mercato nel 2004; valore aggiunto procapite in euro nel 2003 (indice 100 corrispondente alla media dell'Europa a 25 membri)

*sopra*  
Distribuzione percentuale degli occupati nei servizi privati a Helsinki e in 45 città europee (fonti Eresco 2005).

*sotto*  
Il nuovo porto commerciale di Helsinki Vuosaari





a lato  
L'Otaniemi Science Park nel campus del Politecnico TKK di Espoo, Helsinki, con l'auditorium e l'anfiteatro di Alvar Aalto (1965)

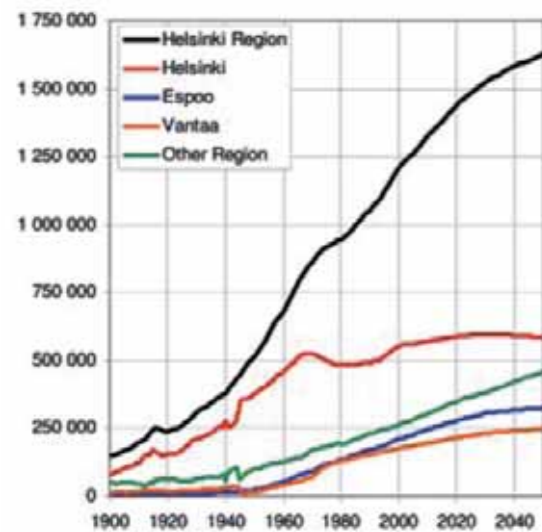
sopra  
Quartiere generale di Nokia a Espoo, Helsinki  
sotto  
Proiezione demografica al 2050 della popolazione di Helsinki, dei principali comuni confinanti e dell'area metropolitana (linea nera)



sua base economica [...] In termini pratici, le infrastrutture, il sistema dei trasporti, la formazione e i servizi locali devono essere ulteriormente sviluppati; i mercati del lavoro e della casa divenire più flessibili<sup>28</sup>. C'è inoltre la necessità di prevedere un flusso regolare di popolazione immigrata per prevenire l'invecchiamento della popolazione e mantenere costantemente positiva la dinamica demografica. «A Helsinki - come in tutte le altre metropoli - gli immigrati offrono un contributo essenziale al mosaico urbano e alle capacità innovative»<sup>29</sup>.

**2. Il bando di concorso "Greater Helsinki Vision 2050".** Non sfugge che per diventare sempre più competitiva un'area urbana deve rafforzare la propria "massa critica" in termini di abitanti e densità. Ritornando alle conclusioni dello studio DATAR, "Les villes européennes. Analyse comparative" (2003)<sup>30</sup>, emerge che la città di Helsinki è sovradotata nelle 15 variabili considerate, rispetto alla sua consistenza demografica, ottenendo un punteggio di "+1": a parità di classe di popolazione, fa meglio solo Amsterdam ("+3"). Sarebbe quindi un vantaggio potenziale l'aumento previsto di popolazione al 2040-2055, che dovrebbe attestarsi tra 1,6 e 2 milioni di abitanti.

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? A questa e ad altre domande ha cercato di dare una risposta il concorso internazionale d'idee "Greater Helsinki Vision 2050"<sup>31</sup>, 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 inoltre di osservare 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 netto della popolazione tra 300 e 600 mila 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 trainante dell'area baltica»<sup>32</sup>. Affinché ciò avvenga in maniera sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale sono poste alcune domande:

*Che tipo di luoghi rispondono attivamente e in modo sensato ai cambiamenti climatici globali?*

*Che tipo di luoghi minimizzano le pressioni sul nostro eco-sistema?*

*Come creiamo 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 liberate e possibilità future?*

*Che genere di luoghi offrono a ogni bambino un'idea di ciò che essi potrebbero essere o fare?*

In rapporto a queste domande, gli organizzatori considerano il concorso una "visionary adventure", per immaginare la Grande Helsinki del futuro come «un laboratorio urbano, un centro di eccellenza, un simbolo di speranza e ispirazione»<sup>33</sup>.

Più concretamente, gli organizzatori pongono ai partecipanti due obiettivi principali:

1. «Sviluppare strategie sostenibili e soluzioni concrete per rafforzare lo status e la competitività della Grande Helsinki come un'area attrattiva per vivere e lavorare»<sup>34</sup>;
2. «Generare idee per risolvere il problema dell'eccessiva espansione di piccoli apparta-



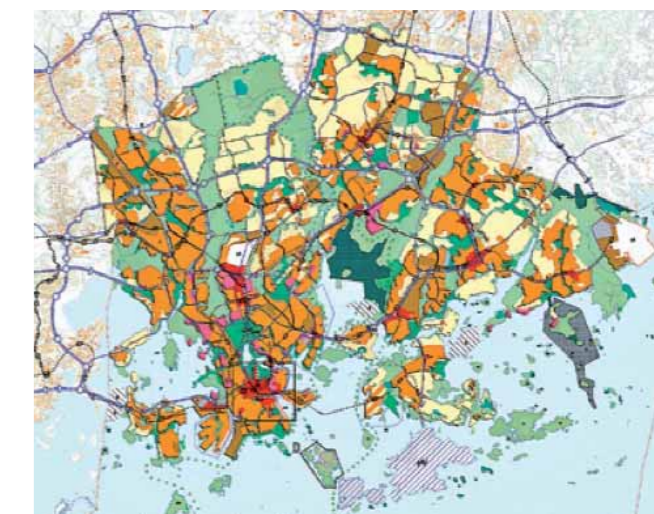
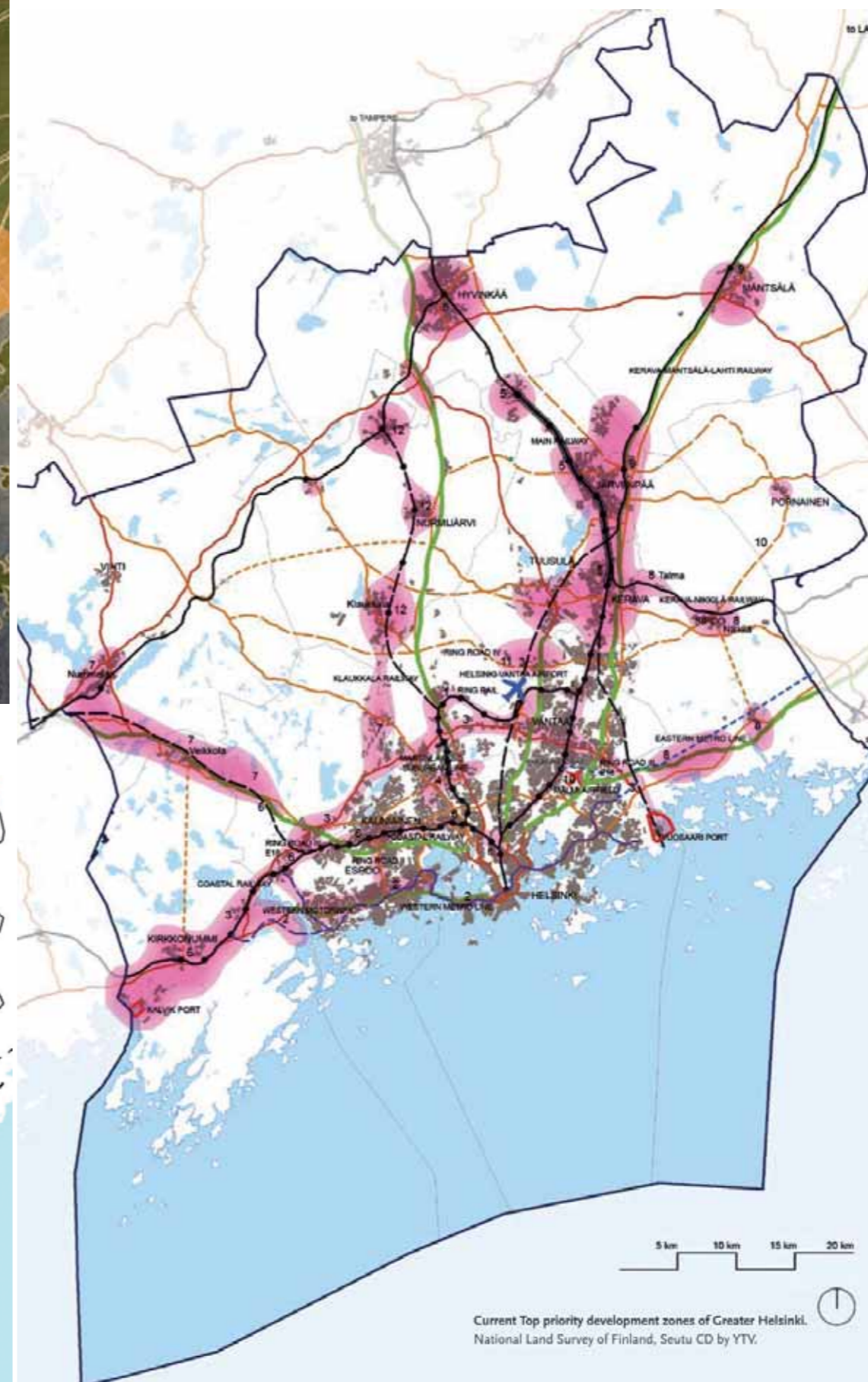
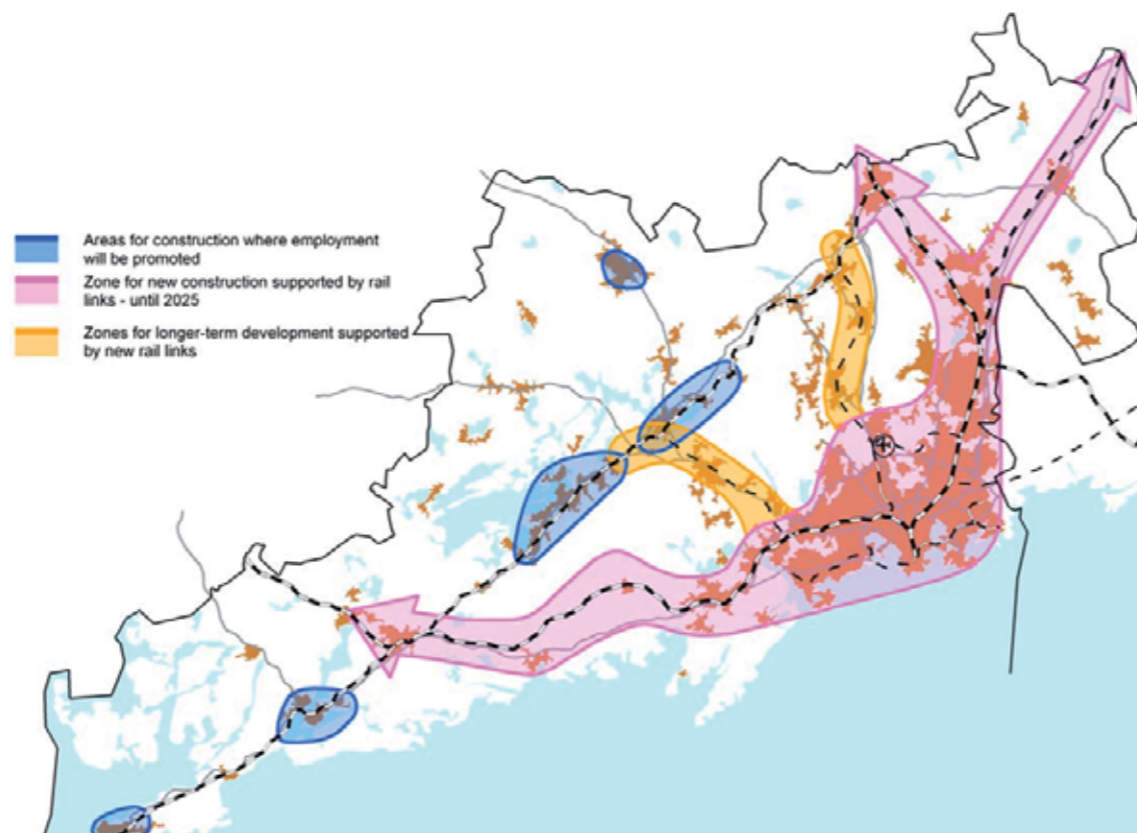
Il Bio Campus e l'eco-quartiere di Viikki, a nord-est del centro di Helsinki



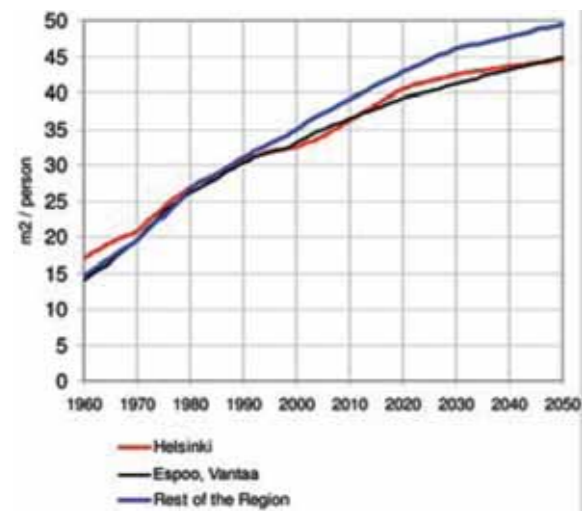
sopra  
Il porto vecchio di Helsinki in un dipinto di Oscar Kleinh del 1877

a destra, in alto  
Masterplan della Grande Helsinki proposto da Eliel Saarinen nel 1918

in basso  
Principali assi di sviluppo nella regione di Uusimaa (capoluogo Helsinki) in accordo con il Regional Land Use Plan approvato nel 2004: in azzurro, aree di particolare sviluppo dell'occupazione; in rosa, zone di nuove costruzioni supportate da linee ferroviarie esistenti; in arancio, zone di sviluppo a lungo termine supportate da nuove linee ferroviarie



a sinistra  
Principali zone prioritarie di sviluppo della Grande Helsinki (2007): anche in questo caso sono privilegiate le direttrici supportate dalle linee ferroviarie  
sopra  
Masterplan di Helsinki centro (2002)



Proiezione della superficie residenziale in metri quadrati per abitante al 2050 nelle città di Helsinki (linea rossa), Espoo e Vantaa (linea nera) e nel resto della regione metropolitana (linea blu)

menti, soprattutto per famiglie con bambini e altre fasce di popolazione così essenziali per la crescita economica e la vivacità urbana»<sup>35</sup>.

L'area di cui si occupa il concorso si colloca a una scala intermedia tra il *masterplan* proposto nel 1918 da Eliel Saarinen (riguardante Helsinki e i suoi dintorni immediati) e il *land use plan* della regione di Uusimaa, approvato nel 2006, che comunque resta un valido riferimento. L'area del concorso "Greater Helsinki Vision 2050" è limitata alle 14 municipalità dell'area metropolitana.

Nelle note che accompagnano il bando del concorso, gli organizzatori notano che «attualmente in Finlandia sono in azione sia forze centripete che centrifughe. [Da un lato], la richiesta di intensificare la struttura urbana per raggiungere una maggiore massa critica a vantaggio delle opportunità d'innovazione [...]; dall'altro lato, il desiderio di avvicinamento alla natura e alla casa monofamiliare determinano tendenze alla decentralizzazione policentrica, che spingono verso interpretazioni contemporanee della *città giardino*»<sup>36</sup>.

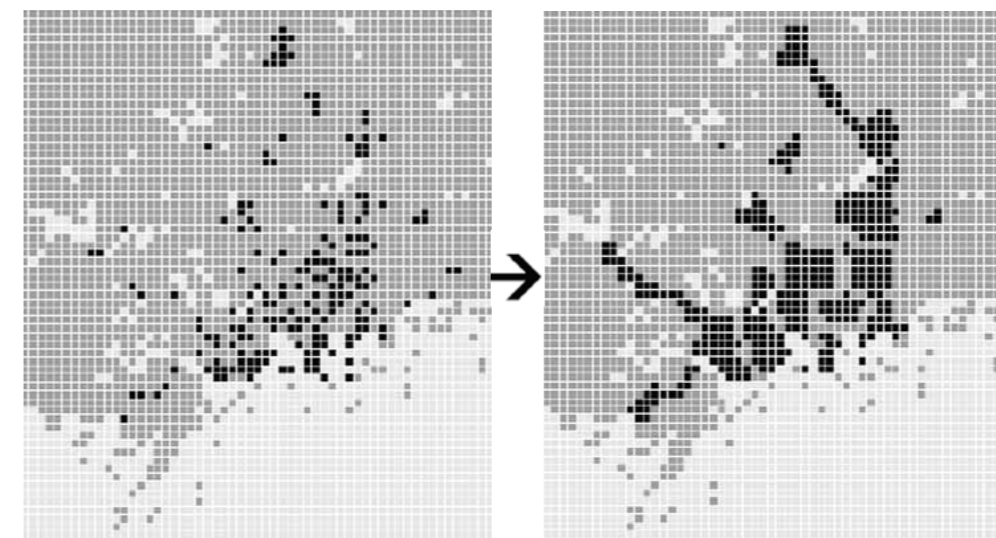
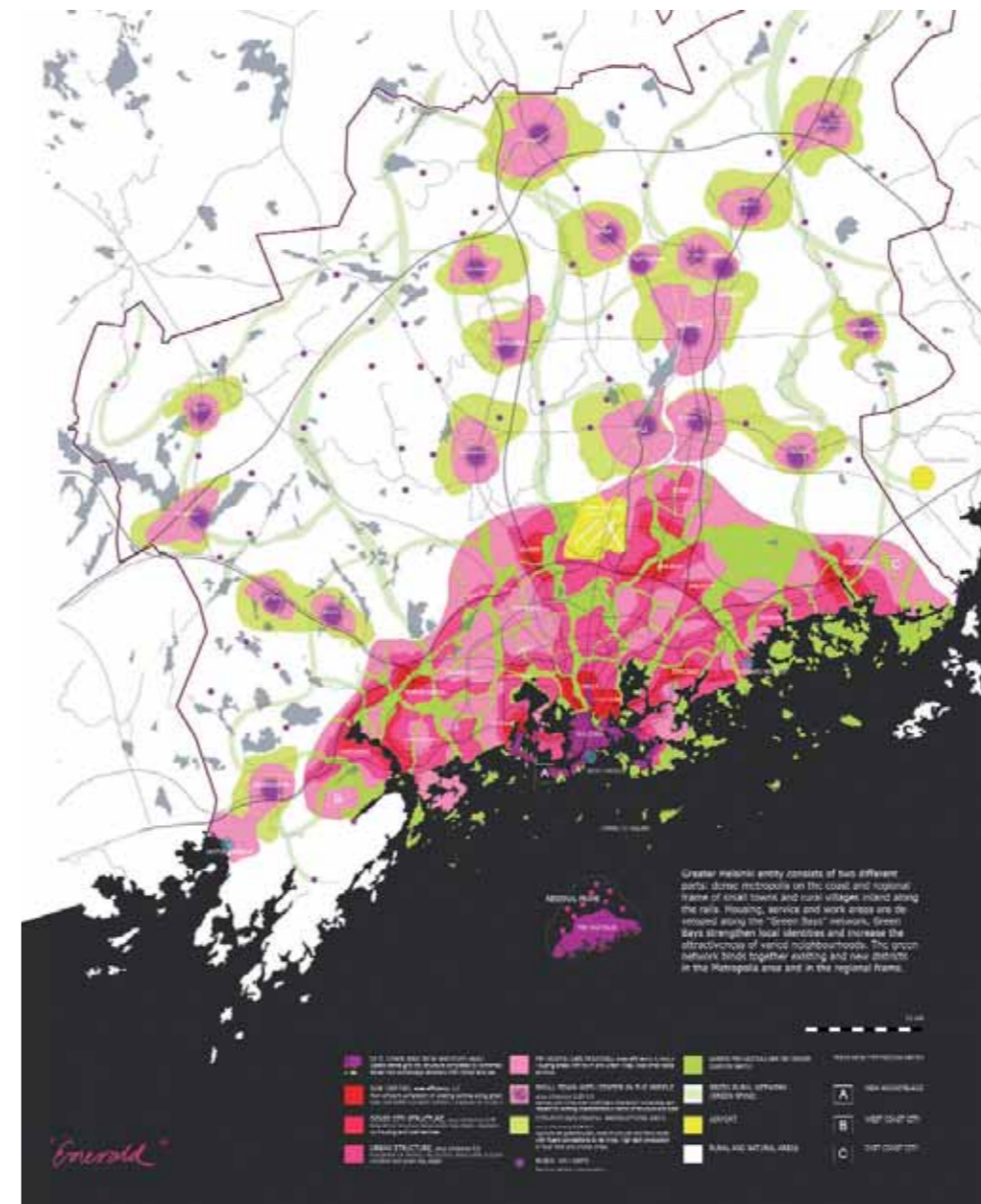
Sono così poste le principali questioni da affrontare. Da una parte, la necessità di aumentare la "massa critica urbana" per favorire la localizzazione di servizi sempre più rari, diversificati e specializzati: «Lo sviluppo economico della regione è basato sulle nuove tecnologie e sulla conoscenza [...] Un obiettivo importante di questo concorso d'idee è di studiare l'impatto della Società dell'Informazione sullo sviluppo e la struttura urbani»<sup>37</sup>. Dall'altra parte, 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 Helsinki<sup>38</sup>, sia per fronteggiare l'aumento atteso di popolazione, sia per assicurare ai residenti migliori standard in termini di superficie abitativa utile per abitante, passando dagli attuali 33 agli oltre 40 metri quadrati per abitante (già raggiunti in alcuni paesi dell'Europa occidentale) entro il 2030-2040.

Occorre inoltre tenere conto di sempre più variegate esigenze sociali, quali l'aumento delle famiglie composte da una sola persona e l'invecchiamento della popolazione. «Le famiglie di un solo membro tendono a raggrupparsi, generalmente nei quartieri centrali delle città. È evidente che i centri urbani dispongono di una forte concentrazione di servizi e possono rispondere alle esigenze delle persone celibi o che vivono sole. I giovani sono attratti dalle infrastrutture per il tempo libero, mentre gli abitanti più anziani delle città apprezzano la vicinanza dei negozi, dei trasporti pubblici e delle strutture di assistenza sanitaria. Allo stesso tempo, le famiglie con figli si orientano, nella stragrande maggioranza, verso le periferie delle città, nelle quali le case sono più grandi e spesso meno costose»<sup>39</sup>. A ciò si possono aggiungere le esigenze derivanti dall'afflusso di immigrati, per una società sempre più multiculturale.

Al processo di pianificazione sono dunque assegnati compiti complessi. Per esempio quello 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: «È della più grande importanza che i nuovi ambienti di vita rinforzino - dal punto di vista ecologico, sociale e culturale - lo sviluppo sostenibile e competitivo della Grande Helsinki. La collocazione e la qualità dei nuovi insediamenti, la loro buona accettazione da parte del pubblico, la capacità di attrarre lavoro qualificato e investimenti stranieri, rappresentano fattori chiave per il successo di lungo termine della regione»<sup>40</sup>.

Ciò chiama in causa un ultimo tema di grande importanza che i partecipanti al concorso sono chiamati ad affrontare: la ricerca di un nuovo equilibrio nei rapporti tra il centro urbano di Helsinki e i nuovi poli di sviluppo previsti nell'area metropolitana, nonché un migliore rapporto diretto di questi ultimi tra loro. Dunque la combinazione di un assetto radio-centrico con un assetto policentrico e concentrico, che consenta tra l'altro di aumentare l'uso del trasporto pubblico in ambito metropolitano, dove è ancora prevalente l'uso del mezzo privato. A questi fini sono indicate dai promotori del concorso 12 zone prioritarie di sviluppo ("Top priority development zones"<sup>41</sup>) dove concentrare le nuove edificazioni: alcune sviluppano insediamenti esistenti, e sono in parte già in fase di realizzazione, altre costituiscono nuove aree da costruire in futuro.

In definitiva, sono richiesti dal concorso «nuovi modelli e soluzioni per la residenza umana



Fast Railway Line  
Metro Line  
Regional / Local Rail connection

**GREATER HELSINKI IN MOTION**  
A sustainable public transport model has been developed based on an extensive network of rail connections. Radial rail links and circular ones cross at focal points of particularly intense land use.

in alto a sinistra

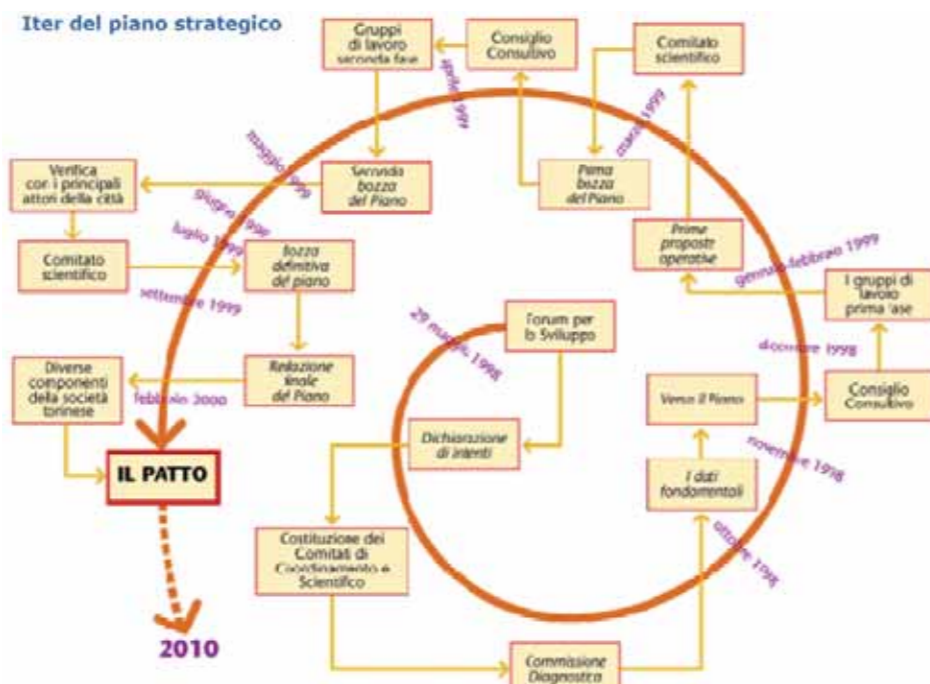
Il progetto "Emerald", vincitore del concorso "Greater Helsinki 2050" (2007) propone la Grande Helsinki come un'entità consistente in due parti: «Metropoli densa sulla costa e una struttura regionale interna di piccole città e centri rurali lungo le ferrovie»

in alto a destra

"Emerald" presenta il concetto di uno sviluppo del trasporto pubblico su ferro non più solo di tipo radiale ma anche concentrico

a sinistra

Lo schema di densificazione dell'area metropolitana di Helsinki proposto dal progetto "Orlando", del gruppo italiano TSpoon



diversi interessi. «Fondamentale è quindi il ruolo autorevole dell'attore pubblico»<sup>156</sup>, e soprattutto del sindaco, che spesso assolve il compito di garante della credibilità e dell'effettivo potere programmatico e attuativo del piano strategico<sup>157</sup>. Estremamente importanti in questo quadro sono, da un lato, la capacità del processo stesso di generare «azioni e misure la cui implementazione possa iniziare subito [creando] fiducia tra gli agenti promotori [e] un consenso dei cittadini»<sup>158</sup>, dall'altro lato, la sua forma iterativa, fatta di continue revisioni sia nella costruzione del singolo piano che di piani successivi nel tempo.

## VI. La strategia di Salerno

**1. Salerno: il sindaco e l'urbanista.** La recente esperienza urbanistica salernitana nasce sull'onda di due importanti momenti della storia europea: in Italia, i tentativi dei primi anni Novanta seguiti alla crisi di "Tangentopoli" e al crollo della "Prima Repubblica", di rinnovamento politico e istituzionale, tra cui l'elezione diretta dei sindaci da parte dei cittadini; in Spagna, il ritorno alla democrazia e la "ricostruzione delle città", con il grande evento delle Olimpiadi di Barcellona '92.

Già nel corso del 1991 cominciano i primi contatti tra l'amministrazione comunale di Salerno e l'urbanista catalano Oriol Bohigas, uno dei maggiori protagonisti della rinascita barcellonese. Dopo una serie di incontri interlocutori, il 26 aprile 1993 l'allora sindaco di Salerno, Vincenzo Giordano, e lo studio professionale MBM Arquitectes di Barcellona, rappresentato da Bohigas, firmano un accordo di collaborazione. Ma è solo con il nuovo sindaco Vincenzo De Luca, primo a essere eletto direttamente dai cittadini nel dicembre 1993, che si passa dalle parole ai fatti.

Vincenzo De Luca rievoca i suoi primi anni di esperienza amministrativa nel libro *Un'altra Italia. Tra vecchie burocrazie e nuove città*<sup>159</sup> (1999), di cui Bohigas afferma: «Per quanto ne so, il miglior libro di urbanistica scritto da un politico da un punto di vista politico»<sup>160</sup>. Scrive De Luca nell'incipit: «Il punto di partenza della nostra esperienza è simile a quello di tante altre città meridionali: una crisi quasi generalizzata dei settori produttivi [...]; un pesante degrado dei quartieri, con la ghettizzazione di intere periferie; una crisi della legalità e dello spirito pubblico; una scarsa coesione sociale; elementi di dinamismo culturale e sociale - pur presenti - dispersi in un contesto di immobilismo»<sup>161</sup>.

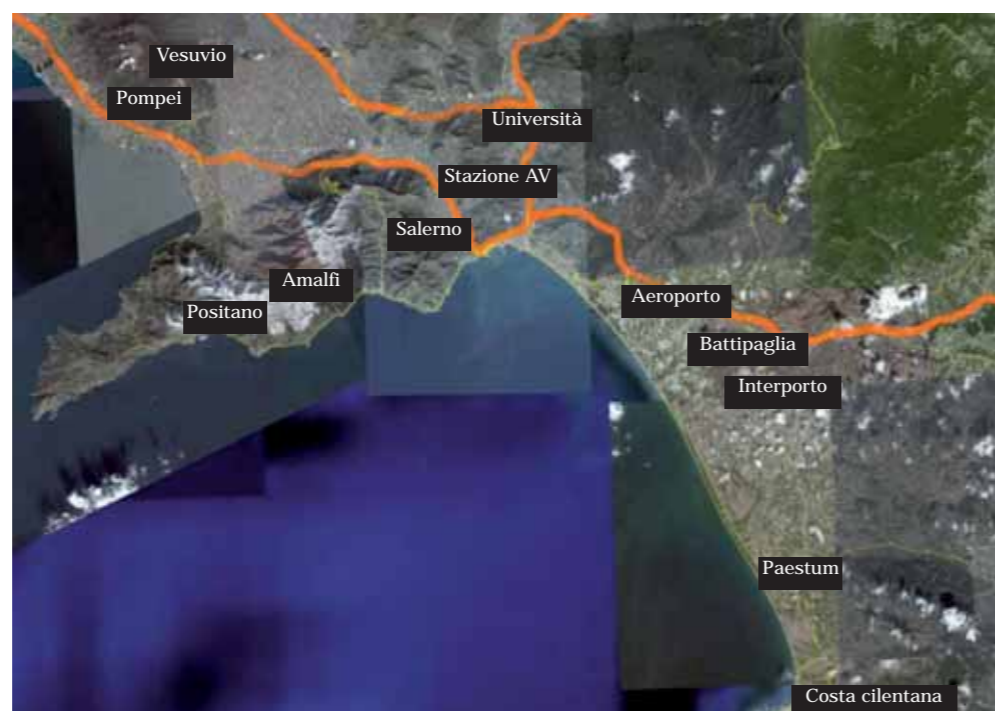
Di fronte a questa situazione, De Luca non ha dubbi: «Tutto l'impegno dell'amministrazione va orientato verso il *fare*, in maniera tenace, ossessiva, quasi maniacale»<sup>162</sup>. Il punto di attacco alla crisi della città è il rinnovamento urbanistico *à la manière de Bohigas*, che accetta di redigere il nuovo Piano Regolatore Generale della città italiana a condizione di poter realizzare parallelamente alcuni progetti urbani in aree strategiche. «Non eravamo disposti ad accettare l'incarico - spiega Bohigas - se non fosse stato cambiato radicalmente il sistema. Cominciammo organizzando alcune aree - sette o otto - di una certa dimensione e con identità e problemi riconosciuti, ed elaborammo un progetto urbano per ognuna di quelle aree [...] per iniziare a realizzare le opere più importanti senza la necessità di aspettare la lentissima approvazione del piano»<sup>163</sup>. Il disegno dei progetti urbani avviene sulla base di una prima lettura d'insieme della città, e aiuta esso stesso ad avanzare nella definizione del piano generale. «Il sindaco Vincenzo De Luca lo capì perfettamente, si entusiasmo e si convertì in leader di questo programma»<sup>164</sup>. L'intesa tra le «ossessioni concettuali e metodologiche»<sup>165</sup> di Bohigas e l'ossessione maniacale per la concretezza del *fare* di De Luca è completa e perfetta.

Già nel "Documento urbanistico programmatico"<sup>166</sup>, approvato dalla Giunta Municipale il 20 aprile 1994, tutte le principali scelte di metodo e di merito sono precisamente delineate, essendo state preliminarmente fissate nel programma elettorale di De Luca e poi trasfuse nel programma di governo, urbanistico e amministrativo, della città. «Il punto di partenza immediato - ricorda De Luca - sono le scelte politico-programmatiche dell'amministrazione: quali funzioni produttive, sociali, culturali proporre per la "nuova Salerno"; intorno a quale idea di città riorganizzare il territorio [...] Proponiamo alla nostra comunità un'opzione netta, da perseguire in modo conseguente: *la costruzione di una città del turismo*, dell'accoglienza, della risorsa mare; una città del commercio e dei servizi; una città dotata di un'organizzazione della cultura, con qualche punta di eccellenza. Non si tratta di abbandonare i settori industriali, ma semmai di qualificarli e farli vivere - nella dimensione di medie e piccole realtà produttive - in maniera compatibile con l'ambiente e la realtà fisica della città»<sup>167</sup>.

Si tratta di scelte molto ambiziose per una città del tutto priva di tradizione turistica qual è Salerno, giustificate da due considerazioni principali. La prima è una sorta di "euristica" del rinnovamento urbano: «Una città turistica richiede [...], tanto più in un'area meridionale, un processo di *qualificazione e crescita generale*»<sup>168</sup>. La scelta turistica è dunque concepita come una leva per agire in molteplici campi del funzionamento urbano e perseguire una strategia di qualità complessiva della città<sup>169</sup>. La seconda ragione è più oggettiva: «Salerno

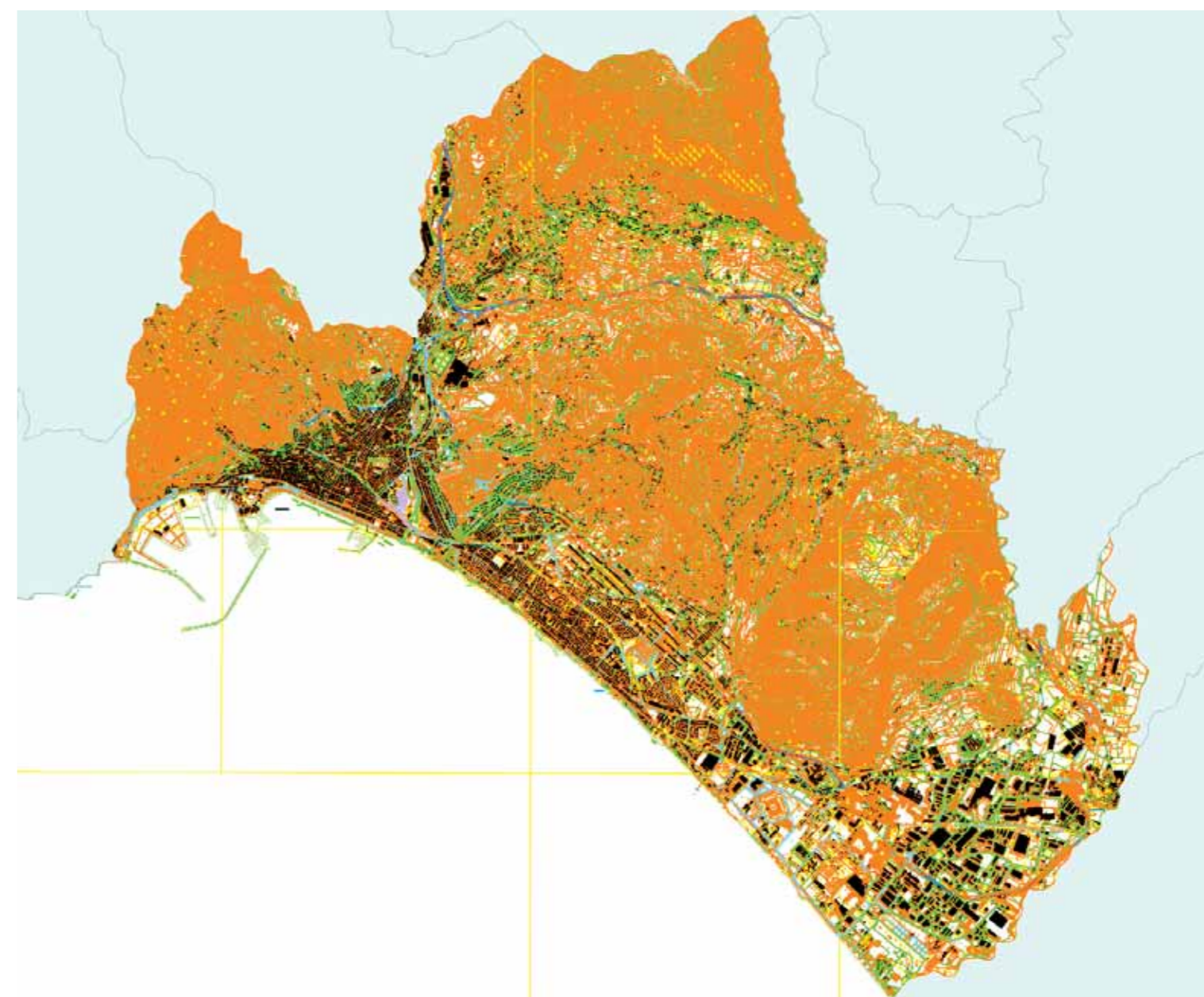


Vedute di Salerno dall'alto, fine Ottocento; la zona orientale intorno alla stazione ferroviaria prima dell'espansione degli anni Trenta del Novecento; anni Settanta; fine Novecento



Le principali connessioni, infrastrutture e località di richiamo turistico nell'area di Salerno. Sotto, la posizione della città all'incrocio tra la direttrice nord-sud (corridoio europeo n. 1) e in direzione est (corridoio n. 8) verso Bari e Taranto

è al centro di uno dei comprensori turistici, culturali e ambientali più importanti del mondo: nel mezzo delle due costiere (amalfitana e cilentana); equidistante, e vicinissima, a due aree archeologiche di enorme valore e richiamo (Pompei e Paestum) [...] Non si può non immaginare il destino di Salerno come capitale di questo grande comprensorio, fornitrice di infrastrutture e servizi difficili da realizzare in aree costiere ristrette»<sup>170</sup>. Nondimeno, si tratta di dare a Salerno una nuova identità, e di cominciare subito. «È ovvio - osserva De Luca - che nessuna città può attendere i tempi biblici (7-10 anni) di approvazione di un PRG [...] Il nostro obiettivo è, da subito, quello di non affondare nell' "urbanistica di carta", ma di produrre una trasformazione visibile e profonda della città in tempi rapidi, nel corso stesso del lavoro di preparazione e di redazione del piano regolatore»<sup>171</sup>. «I criteri e gli strumenti urbanistici per guidare la crescita e la ricostruzione di una città» sono dettati dagli urbanisti catalani nel secondo capitolo del "documento programmatico" intitolato "Salerno, nuova coscienza di identità, nuova esigenza di urbanità"<sup>172</sup>, presentato al Consiglio Comunale di Salerno nel novembre 1994, che segue e fa proprio il "Documento urbanistico programmatico" (approvato dalla Giunta Municipale nell'aprile dello stesso anno). Tali criteri sono inoltre ulteriormente precisati e adattati alla realtà salernitana nella



bozza di PRG del dicembre 2000, costituendo un quadro teorico-metodologico e contenutistico che resterà sostanzialmente invariato fino all'approvazione definitiva del Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Salerno, avvenuta nel dicembre 2006<sup>173</sup>. Una riflessione compiuta sull'esperienza urbanistica maturata tra Barcellona e Salerno è distillata da Oriol Bohigas nel volume *Contro l'incontinenza urbana. Riconsiderazione morale sull'architettura e la città*<sup>174</sup> (*Contra la incontinenca urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*), pubblicato nel 2004 e tradotto in italiano nel 2008, da cui emerge con chiarezza una sostanziale continuità di intenti nel capitolo "Dalla Città Olimpica di Barcellona al PRG di Salerno"<sup>175</sup>. Nel suo complesso, il libro riprende e amplia molti temi posti al centro del programma urbanistico salernitano fin dal 1994, dando a essi un rilievo teorico più generale, particolarmente significativo ai fini del presente lavoro. Come nel "documento programmatico" del novembre 1994, il ragionamento di Bohigas parte da una definizione di città, che appare in sintonia con affermazioni di altri autori già esaminate nei capitoli precedenti. Scrive Bohigas: «La città è solitamente il luogo fisico e sociale nel quale si producono le maggiori - forse le migliori - possibilità di informazione, di comunicazione e per ottenere immediatamente i risultati di questa informazione [...] Nella

Consistenza e conformazione delle zone edificate di Salerno in rapporto alla superficie comunale e ai rilievi collinari (elaborazione su ortofoto)

città non solo esiste la facilità di cercare e trovare, ma anche quella di trovare senza cercare, utilizzando la casualità, con tutte le sue trame e intercomunicazioni. La città provoca e seleziona nello stesso tempo la casualità di informazione e accessibilità [...] L'architettura e l'urbanistica sono strumenti - non gli unici, però evidentemente fondamentali - per la costruzione di questo spazio cooperante e ispiratore, che partecipa alla creazione di ciò che dobbiamo chiamare "urbanità"»<sup>176</sup>.

Sono tre, secondo Bohigas, i caratteri fondamentali di architettura e urbanistica in grado di determinare questi effetti sia fisici che sociali di "urbanità": «[1] La confluenza, la flessibilità, la sovrapposizione di funzioni; [2] la compattezza spaziale e rappresentativa; [3] la leggibilità degli itinerari e degli elementi significativi»<sup>177</sup>. Senza questi elementi, afferma Bohigas, è molto difficile che la città possa svolgere le complesse funzioni informative e creative, deliberate e casuali, che le sono proprie.

[1] Il primo tema, "confluenza, flessibilità e sovrapposizione di funzioni", pone la questione del significato attuale dello *zoning*. Dato per acquisito che «buona parte dell'industria sta superando gli alti gradi di contaminazione e può convivere con la residenza, il terziario e altre funzioni produttive»<sup>178</sup>, è del tutto evidente che lo *zoning* monofunzionale ha oggi giustificazioni solo in casi eccezionali, come ambiti naturali particolari o altre aree sottoposte a vincoli speciali (per esempio, zone militari, aree soggette a rischi antropici o ambientali). Ciononostante, continua a persistere, e forse perfino a rafforzarsi, uno *zoning* di tipo sociale, «sicuramente perché la differenziazione radicale tra classi sociali - tra ricchi e poveri, tra autoctoni e immigrati, tra autonomi e dipendenti - non ha raggiunto lo stesso progresso evolutivo della tecnologia produttiva [...] quello che non prospera è l'equilibrio sociale»<sup>179</sup>. Esistono quindi diverse velocità evolutive per lo *zoning* funzionale (o tecnico) e per lo *zoning* sociale, soprattutto residenziale, considerevolmente più conservatore del primo.

Vi è poi uno *zoning* "speculativo" - che molto spesso produce anche segregazione funzionale e residenziale - dovuto alla standardizzazione delle tecniche di progetto e costruzione, ma anche allo sfruttamento di terreni a basso costo lontani dalle aree già urbanizzate<sup>180</sup>.

Per Bohigas, viceversa, occorre privilegiare la *mixité* di forme, usi e gruppi sociali. «Se una città deve essere, come abbiamo visto, un sistema di vita collettiva e uno strumento di informazione e comunicazione che utilizza anche i vantaggi del caso, è necessario che il cittadino si imbatta costantemente in eventi diversi e, soprattutto, è necessario che nessun cittadino viva in un ghetto [...] Le città non muoiono per eccesso di conflitti: muoiono o si debilitano per la mancanza di conflitti produttivi»<sup>181</sup>.

Non si tratta solo di mescolare funzioni differenti, come uffici, abitazioni, commerci e altre attività produttive compatibili, ma anche classi sociali diverse, perfino nello stesso edificio: «Sarebbe tanto difficile mescolare nello stesso edificio residenze di tipo economico e residenze di libero mercato?»<sup>182</sup>.

[2] Direttamente legata al tema precedente è quella della "compattezza (*compacidad*) spaziale e rappresentativa". Per intendere la questione occorre anzitutto una definizione del termine "compacidad": «Secondo il *Dizionario della Lingua Catalana* la compattezza (*compacidad*) è ciò che manifesta la qualità del compatto. L'aggettivo *compacto* rappresenta una massa molto unita; un agglomerato i cui elementi costitutivi sono molto poco o per nulla separati gli uni dagli altri. La compattezza nell'ambito urbano esprime l'idea della prossimità dei componenti che formano la città, ossia, la riunione in uno spazio più o meno limitato degli usi e delle funzioni urbane. La compattezza, pertanto, facilita il contatto, l'interscambio e la comunicazione, che sono, com'è noto, l'essenza della città. Potenzia la probabilità di contatti e quindi il rapporto tra gli elementi del sistema urbano»<sup>183</sup>.

Per Bohigas, il problema della segregazione funzionale e sociale è dovuto tra l'altro «alla tendenza a non rispettare i limiti della città e ad accettare che la compattezza urbana possa essere sostituita da una diffusione amorfa che invade tutti i tipi di territorio»<sup>184</sup>.

È questo il caso di molte periferie caratterizzate da «assenza di vita pubblica, carenza di cultura, monotonia visiva, tempo sprecato in spostamenti, ecc...»<sup>185</sup>.

Per illustrare le scelte pubbliche e private che favoriscono la dispersione "antiurbana", Bohigas utilizza proprio l'esempio di Salerno. Pur disponendo di molti antichi palazzi in stato di abbandono nel pieno centro urbano, l'Università di Salerno è stata trasferita, alcuni anni fa, a una dozzina di chilometri dalla città: «Nessuno propose di rioccupare i vecchi edifici del centro. Il risultato è stato che, da una parte, il centro storico continua fisicamente a deca-

dere, e, dall'altra, la vita universitaria non è riuscita a integrarsi nelle attività della città»<sup>186</sup>. Nello stesso tempo è proseguita l'edificazione residenziale delle colline che circondano Salerno, e che costituiscono «uno dei suoi valori paesaggistici»: ciò è avvenuto sia in modo illegale, attraverso «un metodo molto frequente in Italia, il cosiddetto *abusivismo*»<sup>187</sup>, sia perché l'amministrazione comunale ha deciso la costruzione di case popolari «che aumentano la densità residenziale verso la montagna, debilitando la vita del centro»<sup>188</sup>. Così il territorio urbanizzato - «male urbanizzato» - è cresciuto in modo esteso, discontinuo e disordinato, senza che vi sia stato aumento di abitanti né di richieste per attività industriali o terziarie. E mentre il concorso internazionale bandito nel 1997 per la riqualificazione dei grandi volumi definiti "Edifici-Mondo" - nella parte alta del centro storico - non ha avuto alcun seguito, «si continua a occupare il paesaggio montagnoso dei dintorni, con una perniciosa priorità all'espansione speculativa rispetto alla ricostruzione, e non si riesce ad approvare un nuovo piano regolatore che propone la sospensione della costruzione sulle colline, giacché si teme di frenare gli investimenti, benché si tratti di investimenti speculativi»<sup>189</sup>.

Invero, quello descritto è un fenomeno comune a molte realtà urbane. «Il territorio urbanizzato in Catalogna è raddoppiato senza alcuna ragione che lo giustifichi, se non per gli investimenti speculativi, e questo è un problema sostanziale, sia per la distruzione del paesaggio che per la perdita di coesione delle città»<sup>190</sup>.

Come affrontare dunque il «dilemma espansione-ricostruzione»? Considerando l'attuale fase di rallentamento demografico, sostiene Bohigas, le nuove necessità di servizi, residenze e attività «possono risolversi in buona parte dentro la struttura attuale della città o con ampliamenti prossimi e ridotti», senza la necessità di costruire altre periferie. Occorre quindi sostituire l'espansione indiscriminata «con lo sforzo della ricostruzione: recuperare, compattare, riutilizzare il costruito per funzioni nuove o complementari [...] è questa la strada giusta per superare la perdita di urbanità, rafforzando la compattezza»<sup>191</sup>.

È inoltre una necessità economica, considerando gli altissimi costi per urbanizzare quartieri cresciuti senza forma e senza servizi, e soprattutto senza trasporti collettivi adeguati<sup>192</sup>, «mentre gli stessi utenti reclamano infine una relativa centralità funzionale»<sup>193</sup>. È infine una necessità di salvaguardia ambientale, sicché la città «deve marcare i suoi stretti limiti con il paesaggio intorno, un paesaggio che non può confondersi con la città e che non deve degradarsi in sobborghi e periferie senza aver deciso progettualmente la sua integrazione formale e sociale con la città, con tutte le conseguenze in termini di diritti di centralità e accessibilità»<sup>194</sup>. Tutto ciò naturalmente non vuol dire passare «alla giustificazione interessata della città densa, estremamente densa, con un elevato rendimento del suolo. E questo va denunciato»<sup>195</sup>. Significa piuttosto diffondere carattere e qualità urbane a tutte le parti della città, e realizzare «operazioni di ricucitura, di continuità, di comfort collettivo in spazi e attrezzature, di concentrazione delle attività e, nello stesso tempo, di diversificazione di centralità significative»<sup>196</sup>.

[3] Infine, il punto della "leggibilità degli itinerari e degli elementi significativi", si risolve sostanzialmente nella qualità dello spazio pubblico e del suo progetto. È lo spazio pubblico l'elemento connettivo in grado di far convivere funzioni e pratiche sociali molteplici e anche molto diverse tra loro, spesso conflittuali: «È necessario che la città - se la interpretiamo come un sistema di informazione e captazione immediata di quest'ultima - sia facilmente leggibile, e che in essa l'utente possa orientare le sue intenzioni, le sue ricerche e perfino le occasioni casuali. Il tessuto urbano è utile se è leggibile e interpretabile»<sup>197</sup>.

A questo proposito, Bohigas sottolinea due aspetti: da un lato, il valore antropologico profondo - e perciò il potere comunicativo - di elementi tradizionali come la strada, la piazza, i giardini, i monumenti, l'isolato, gli allineamenti e le facciate architettoniche; dall'altro lato, l'importanza della ricchezza e varietà dello spazio pubblico, o, per meglio dire, dello spazio "collettivo", comprendente anche luoghi privati aperti all'uso pubblico<sup>198</sup>. «Pertanto, il problema che si pone [è] progettare adeguatamente la forma dello spazio pubblico, cioè considerare che la forma della città è un elemento fondamentale per il suo buon funzionamento e per la sua adeguata interpretazione»<sup>199</sup>. Tali risultati, tuttavia, non possono essere ottenuti automaticamente con lo strumento urbanistico generale tradizionale: «Né la multifunzionalità, né ancor meno la compattezza e la leggibilità, possono ottenersi con semplici normative quantitative, né con considerazioni che non tengano presente la forma, cioè con procedimenti non progettuali»<sup>200</sup>.

Qui arriviamo all'altro grande tema introdotto da Oriol Bohigas nel dibattito urbanistico salernitano: le insufficienze del piano generale di tipo tradizionale. «Questa discussione è stata particolarmente viva in Italia e in Spagna, che sono i due paesi nei quali la legislazione sembra più entusiasta nell'irrigidimento del piano generale come norma ufficiale, e pertanto nel suo valore legale più che nella sua realizzabilità urbanistica. In Italia - prosegue Bohigas - la isteria del piano generale (*piano regolatore*) ha bloccato tutto: si tratta di un insieme di documenti burocratici - con poche eccezioni, dei pessimi documenti burocratici maneggiati da cattivi urbanisti e da politici e promotori con interessi propri - che tardano anni e anni a essere approvati [...] e che collassano la crescita e la ricostruzione di molte città, aprendo la strada all'*abusivismo*»<sup>201</sup>.

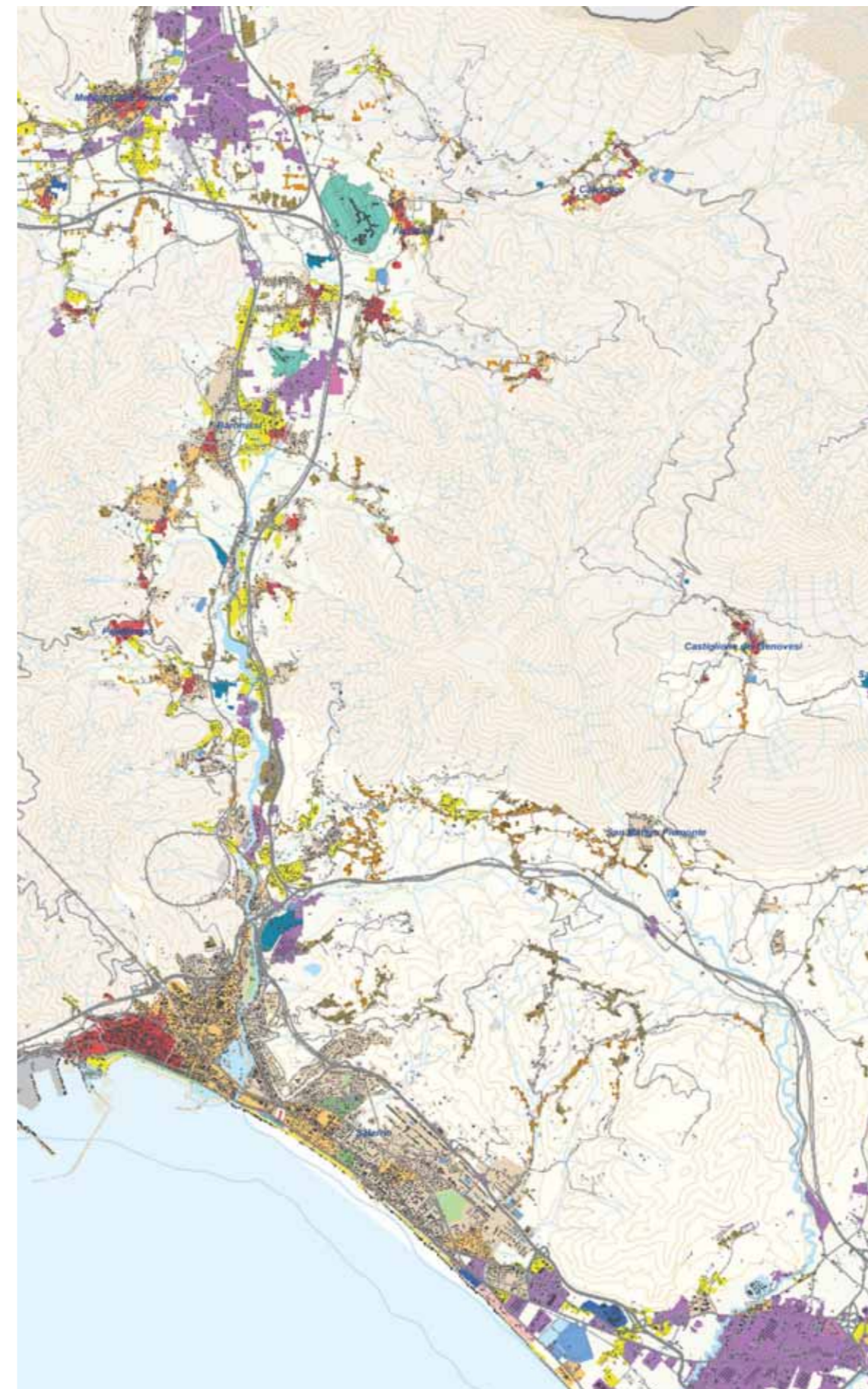
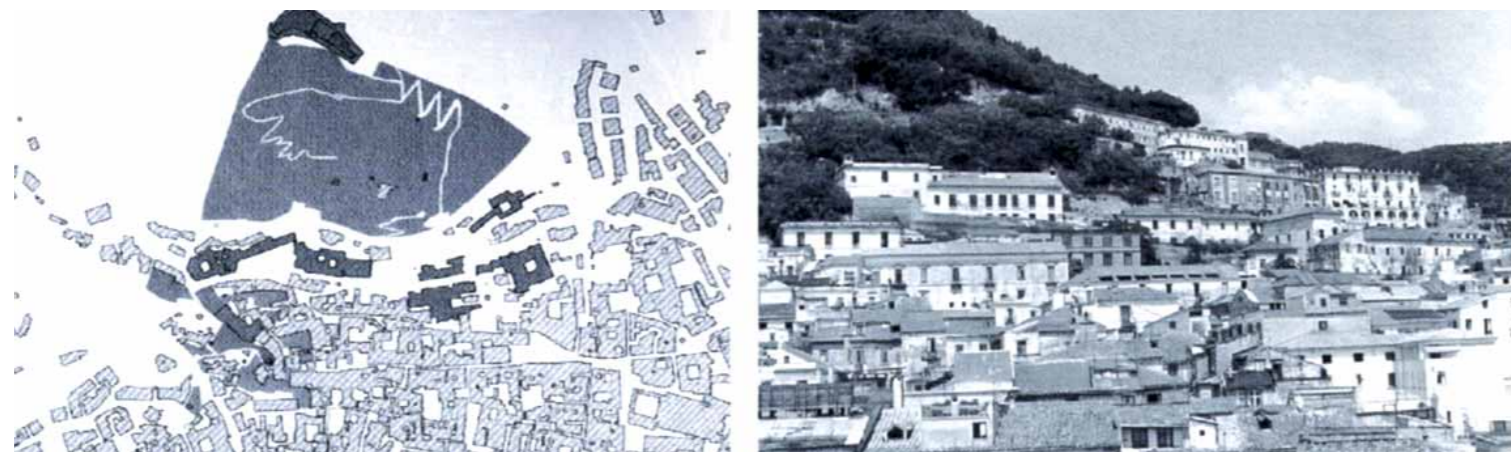
Cosa fa un piano urbanistico tradizionale del tipo *piano regolatore*? Divide l'area urbana in zone "omogenee" e fissa per ciascuna di esse quantità, indici e funzioni consentite. Ma appare fin troppo evidente che rispettare tutti i parametri stabiliti dalla legge non significa necessariamente ottenere una buona qualità della forma e della vita urbana. Il piano "ordinatore" tradizionale fissa inoltre le nuove destinazioni previste nelle aree pubbliche di trasformazione (per esempio, dove devono essere realizzati servizi o case popolari) bloccando il territorio per anni in attesa di espropri che molto spesso non sono mai stati portati a termine. «Alcuni piani irrealizzabili hanno paralizzato e degradato molte aree urbane, in attesa di espropri mai programmati»<sup>202</sup>. E mentre i proprietari dei suoli interessati da opere pubbliche attendono, altri privati beneficiano di previsioni per costruire case di libero mercato, avendosi così disparità di trattamento tra gli uni e gli altri.

Peraltro, la zonizzazione operata in questo modo, cioè a tavolino, tende a creare zone monofunzionali e isolate sulla base di una legislazione rigida che ostacola la diversità e integrazione di funzioni differenziate: «L'attuale legislazione italiana [...] obbliga i *piani regolatori generali* a classificare il territorio urbano in sei zone omogenee che sono sempre le stesse - denominate A, B, C, D, E, ed F - secondo una descrizione standard che fa la stessa legge, indipendentemente dalla città di cui si tratta»<sup>203</sup>.

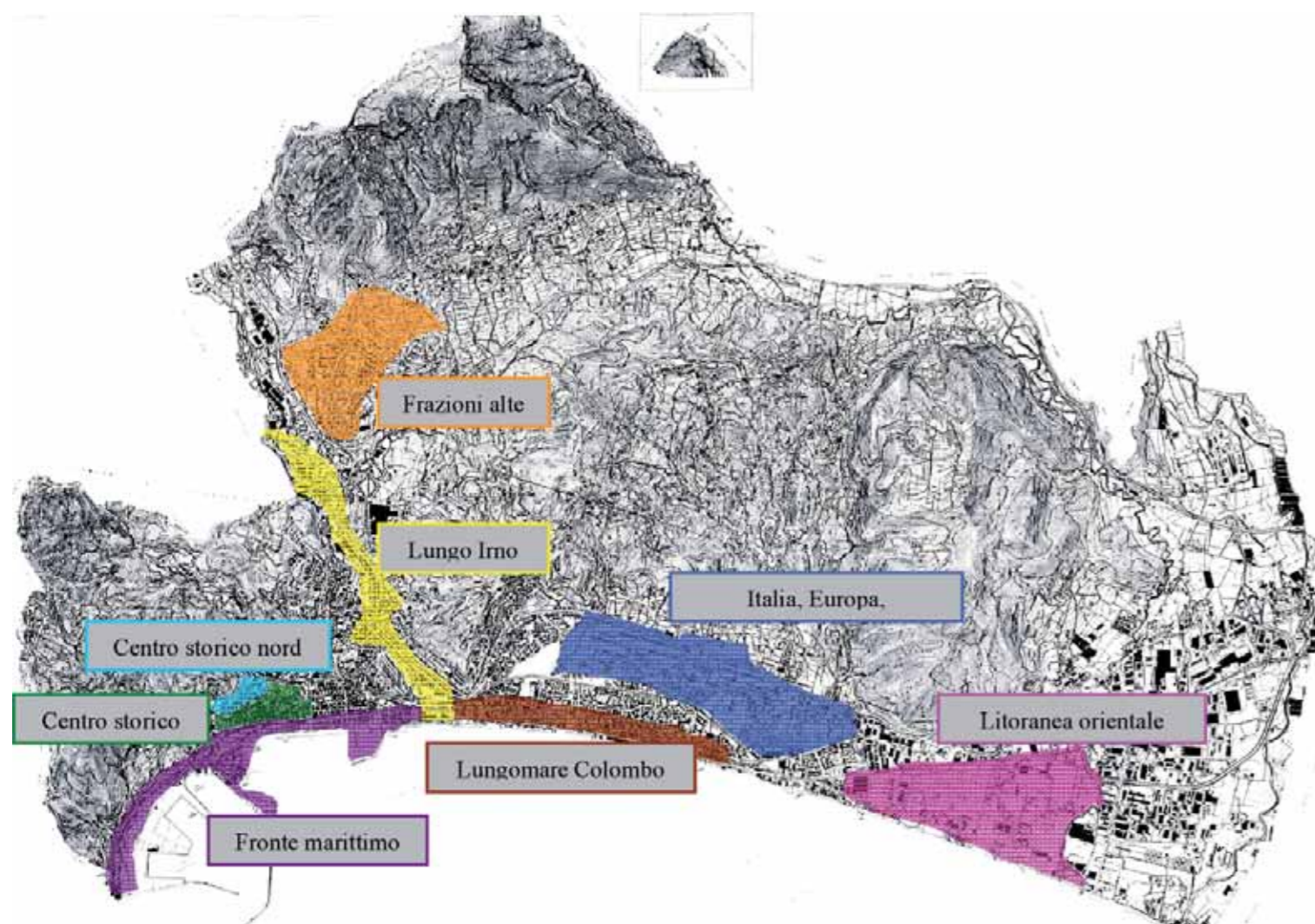
Sono ugualmente annullate le caratteristiche peculiari dei diversi quartieri inclusi nelle stesse aree omogenee. «Queste legislazioni partono dal convincimento che il piano generale deve spiegare tutto in una volta per poter definire dopo, a partire dalle sue conclusioni, ogni segmento della città; e questo metodo potrebbe andare ancora più lontano: il piano generale di una città dovrebbe essere la conseguenza di un piano regionale, il piano regionale di un piano nazionale e il piano nazionale di una concezione globale del mondo, accumulando così errori e insufficienze e accontentandoci di visioni metafisiche di sistemi indefiniti»<sup>204</sup>.

È dunque un cammino a senso unico dal generale al particolare, del tipo "conformità a cascata", che non tiene in minimo conto l'esperienza vissuta della città, chiaramente inadeguato rispetto alla complessità della città attuale e della sua trasformazione in senso qualitativo e dinamico. Occorre quindi riformare il piano generale di tipo tradizionale, cominciando ad affiancare a esso uno strumento più flessibile e aderente alla realtà vivente e diversificata della città, in grado di provocare un movimento dal particolare al generale, e di

«Nessuno propose di rioccupare i vecchi edifici del centro. Il risultato è stato che, da una parte, il centro storico continua fisicamente a decadere, e, dall'altra, la vita universitaria non è riuscita ad integrarsi nelle attività della città» (Oriol Bohigas, 2004). Sotto, alcuni grandi edifici abbandonati o sottoutilizzati nella parte alta del centro storico (Edifici Mondo)



Nella tavola della bozza di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (2008) dedicata al sistema insediativo della Provincia di Salerno vediamo la collocazione del Campus universitario di Fisciano (campitura celeste presso la confluenza dell'autostrada A30 con il raccordo per Avellino) in rapporto al centro urbano di Salerno, una quindicina di chilometri più a sud  
sopra  
Due immagini dell'Università di Fisciano



Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica (AAPU). A partire dalla seconda metà degli anni Novanta sono stati elaborati e in parte subito avviati e realizzati alcuni progetti urbani per aree della città ritenute strategiche, che hanno anticipato i contenuti e le soluzioni del piano urbanistico generale approvato nel 2006. Oriol Bohigas, che ha curato la prima elaborazione di tutte le AAPU, osserva che forse sarebbe stato più corretto parlare di Aree di Attuazione di Progetto Urbanistico

arricchire la visione d'insieme di sfumature sempre più necessarie a una lettura plausibile e articolata della realtà urbana contemporanea.

Questo strumento è il progetto urbano (*dessin*), di cui ci occuperemo più in particolare nella seconda parte del presente lavoro. Basti qui ricordare che «il metodo dei progetti urbani»<sup>205</sup> ha consentito già prima dell'approvazione del piano generale di Salerno di avviare e concludere numerosi interventi di trasformazione urbana: «Nuovi tracciati di strade, piazze e viali, una serie di parchi, la riorganizzazione del fronte mare con la demolizione degli edifici obsoleti, la costruzione di porti turistici, la cittadella giudiziaria, la stazione marittima, il palazzetto dello sport e diversi processi di riabilitazione e risanamento di alcuni settori del centro antico. È la dimostrazione del fatto che non è necessario aspettare un piano generale per migliorare e trasformare una città, e di come una serie di progetti urbani possono essere anticipati»<sup>206</sup>.

Qui è opportuno chiarire «che non si tratta di tacciare di inutilità il piano generale, ma di considerarlo insufficiente, cosa molto lontana dall'idea di deregulation - l'*antipiano*, come dicono gli italiani»<sup>207</sup>. Si tratta piuttosto di capire che cosa dobbiamo intendere e cosa possiamo realmente aspettarci da un piano generale. Anzitutto, «la città deve essere intesa soprattutto come un prodotto politico, il risultato di alcune decisioni politiche prioritarie»<sup>208</sup>. Queste decisioni politiche rispondono a domande in grado «di stabilire alcuni principi urbanistici»<sup>209</sup>: «Che cosa deve essere questa o quella città? Occorre dare priorità al terziario o all'industria? E in che proporzioni? [...] Come tratteremo i diritti e le necessità delle diverse classi sociali? Che faremo con l'immigrazione? [...] Le domande sono infinite e possono avere una risposta solo a partire da una determinata idea politica di città, come punti fonda-

mentali del programma di ogni partito, formulato per le stesse elezioni comunali»<sup>210</sup>.

Vi sono poi argomenti a favore della pianificazione generale di tipo tecnico-sistemico ed economico-strutturale. «Vi sono temi - la viabilità generale e di quartiere, il tracciato del metrò e della ferrovia, i grandi servizi metropolitani, le infrastrutture della conurbazione, ecc. - che dal punto di vista concettuale e dimensionale corrispondono a una scala distinta rispetto a quella dei progetti urbani e articolano dei sistemi ognuno dei quali ha sue proprie leggi»<sup>211</sup>. Anche in questo caso, tuttavia, la questione è da intendersi in modo non unilaterale: «Quando si parla approfonditamente di una rete ferroviaria o di un grande sistema di smaltimento dei rifiuti, lo si fa con due discorsi paralleli o consequenziali, quello della logica propria di ciascun sistema e quello dell'inserimento nella continuità urbana previamente accettato»<sup>212</sup>.

In secondo luogo, non si può progettare in dettaglio e costruire subito tutta la città e pertanto occorre formulare gli indirizzi dello sviluppo futuro, benché non nei termini rigidi e vincolanti del piano tradizionale. Ciò è necessario non solo per assicurare la coerenza urbanistica degli interventi ma anche per indicare le convenienze territoriali agli investitori.

Vi è poi la questione della città "stabile" o "consolidata". Questa può essere facilmente regolata - osserva Bohigas - da norme quantitative o da regolamenti di gestione e manutenzione del tipo dei regolamenti edilizi e urbanistici; salvo ricorrere nuovamente al metodo del progetto urbano «quando appaiono fenomeni di trasformazione»<sup>213</sup>.

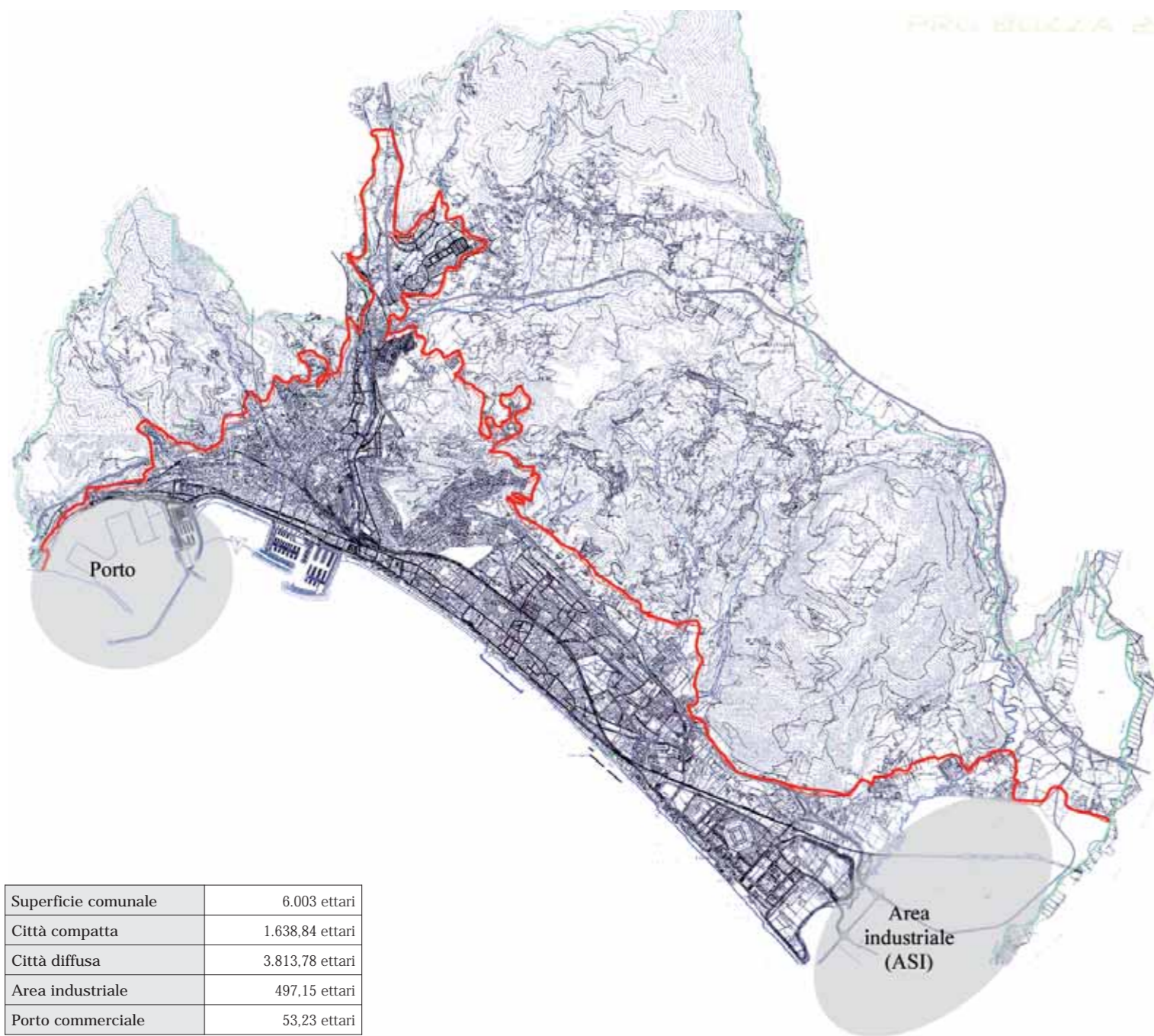
Quali conclusioni? «Riassumendo, il piano generale come si utilizza in Italia, Spagna o altri paesi europei [...] è uno strumento obsoleto, che bisogna sostituire con un documento di volontà politica accompagnato da piani settoriali di sistema e da criteri metodologici per lo sviluppo dei progetti [urbani] e la regolazione della città consolidata»<sup>214</sup>.

**2. Le scelte del piano di Salerno.** Gli obiettivi programmatici indicati dal sindaco Vincenzo De Luca e i principi teorici delineati da Oriol Bohigas, in quali scelte concrete si traducono per la città di Salerno?<sup>215</sup>

«*Città compatta*» e «*città diffusa*». La prima decisione, ricca di conseguenze, è quella di stabilire un netto limite all'area urbana, distinguendo una «città compatta» da una «città diffusa». «Con la definizione dei limiti urbani, si evita che la città degeneri in periferia disurbanizzata e che i sobborghi - intesi come forma di vita più legata alla campagna - perdano il loro carattere originario e si incorporino nel caos sociale e fisico della stessa periferia. Pertanto il piano di Salerno definisce chiaramente questo limite, all'interno del quale si svilupperà la città densa e consolidata, mentre fuori si situerà l'area collinare, considerata da ora come *città diffusa*, dove si ammetterà solo la permanenza dei nuclei abitativi tradizionali, lasciando il resto del territorio a uso agricolo, forestale o per residenze isolate in fondi di grande superficie, installazioni ricreative, sportive e attività al servizio del turismo»<sup>216</sup>.

Se la città collinare e diffusa deve tutelare i caratteri originari arricchendoli con attività compatibili, all'interno della «città compatta» devono trovare posto tutte le necessità di residenza, commercio, industria (a esclusione di quella inquinante), servizi e spazi liberi, seguendo i principi più sopra enunciati di «sovrapposizione di funzioni», «compattezza» (*compacidad*) e «leggibilità dello spazio pubblico». Ciò vuol dire fare in modo che l'area urbanizzata all'interno del limite stabilito «sia realmente [e interamente] una città - cioè Salerno, fisicamente, socialmente e psicologicamente [...] Ossia una città nella quale si evitano gli spazi vuoti di contenuto, con la densità adeguata per facilitare i due elementi più caratteristici degli agglomerati urbani: l'informazione e l'accessibilità, cioè la convivenza e la cooperazione»<sup>217</sup>.

La principale conseguenza di questa impostazione è il tentativo di superare il divario tra centro e periferia in termini di complessità e ricchezza delle funzioni, ma anche di qualità e identità degli spazi pubblici. «Vivere in una città significa condividere le centralità debitamente distribuite e superare la periferia e i sobborghi [...] Tutte le attività e le tensioni sociali devono integrarsi nell'ambito specificatamente urbano, rimescolate e interrelazionate in modo da evitare l'eccessiva specializzazione di settori funzionali e ottenere uno spazio complesso dove la forma [...] permetta la spontanea sovrapposizione di funzioni, imponga una omogeneità sociale senza gerarchie territoriali e offra un'immagine comprensibile, identificabile con modelli formali culturalmente accettati. Una città utile e comprensibile



Superficie comunale	6.003 ettari
Città compatta	1.638,84 ettari
Città diffusa	3.813,78 ettari
Area industriale	497,15 ettari
Porto commerciale	53,23 ettari

Netta distinzione tra città compatta e città diffusa

per tutti i gruppi sociali che devono viverla. Una città che abbia superato, nei limiti del possibile, la dicotomia centro-periferia e le distinzioni classiste che tale dicotomia abitualmente comporta»<sup>218</sup>.

L'obiettivo è quindi quello di costruire «una città limitata e di una certa densità»<sup>219</sup>, che volta pagina rispetto alla tendenza a delocalizzare le attrezzature urbane ai margini di Salerno, e perfino ben oltre i suoi confini. È il caso emblematico del trasferimento dell'Università a una dozzina di chilometri dal centro cittadino, in un campus monofunzionale costruito in aperta campagna, nel comune di Fisciano. Ciò ha svuotato la città dei circa 48.000 studenti iscritti dell'Università di Salerno, producendo un danno economico rilevante in termini di consumi e servizi erogati, la perdita della vivace presenza studentesca che avrebbe potuto radicare molti fuori sede, e la mancata occasione per il recupero degli antichi edifici abbandonati del centro storico - come osservato dallo stesso Bohigas - o la densificazione e definitiva urbanizzazione di altri quartieri.

A Salerno è dunque fatta con chiarezza la scelta di “costruire nella città costruita”, migliorando “la qualità dell'esistente”. «Le nuove residenze (anche popolari), i nuovi centri ospedalieri e universitari, le nuove istituzioni amministrative, i nuovi hotel, i nuovi parchi, non si devono costruire fuori da quei limiti, come così spesso è stato fatto, ma dentro il perimetro urbanizzato o semiurbanizzato, rioccupando aree obsolete e riempiendo vuoti che oggi sono punti di degrado»<sup>220</sup>.

Sono privilegiate azioni di saturazione e ricucitura di spazi vuoti, obsoleti, interclusi, dismessi, abbandonati, o comunque male o poco utilizzati, degradati, impropriamente occupati, come caserme, aree ferroviarie e portuali, zone di frangia industriale, ecc. Sono soprattutto questi gli spazi in cui sono individuate le aree di crescita e trasformazione urbana, dove è sempre perseguita la sovrapposizione di funzioni urbane. Il piano prevede infatti aree di trasformazione a destinazione mista, “prevalentemente residenziale” o “prevalentemente produttiva-servizi”.

Un caso emblematico dell'inversione di tendenza attuata con il nuovo corso urbanistico è la costruzione della Cittadella Giudiziaria - originariamente prevista in posizione periferica - sull'area del vecchio scalo merci adiacente alla stazione ferroviaria, quindi in pieno centro. Progettata da David Chipperfield, laureato di concorso internazionale, l'opera è concepita per essere aperta all'uso pubblico e a funzioni diversificate.

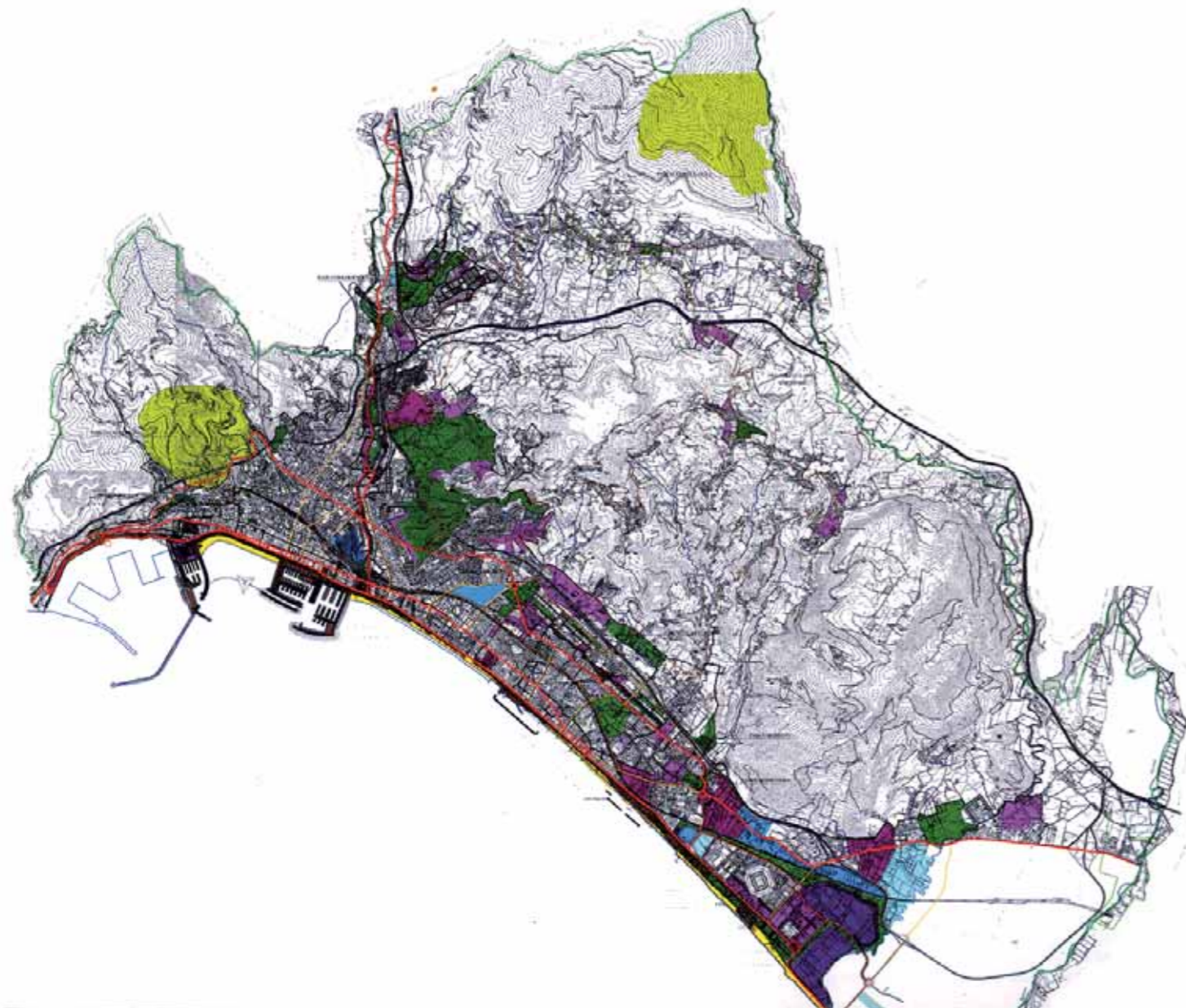
La Cittadella Giudiziaria è inoltre parte integrante di una realizzazione ancora più ambiziosa: un nuovo collegamento di grande importanza tra l'entrata nord della città e il mare, che costeggia il fiume Irno: «Il progetto della Lungo Irno non solo tenta di risolvere il problema del collegamento Nord-Sud, così necessario nella struttura della circolazione, ma anche di occupare una zona densa di vuoti urbanisticamente improduttivi. La nuova strada comincia, già ora, ad assumere l'aspetto di un grande viale, con una serie di piazze e di giardini, da completare con la localizzazione di edifici che, oltre ad avere un ruolo morfologico, possono accogliere diverse tipologie residenziali»<sup>221</sup>.

**Una città turistica, commerciale e dei servizi.** La scelta politico-programmatica espressa dal sindaco Vincenzo De Luca fin dal 1993 di trasformare Salerno in una meta turistica è concepita come una leva per conseguire diversi risultati, sulla base di una buona posizione della città in rapporto a grandi attrattori come Pompei, Paestum e la costa d'Amalfi. Tale scelta rappresenta il tentativo di imboccare una nuova strada di sviluppo economico che si affianchi ai settori tradizionali, e sostituisca almeno in parte quelli in crisi come l'industria. Ciò inoltre obbliga a curare in modo particolare l'ambiente urbano nel suo complesso, a partire dallo spazio aperto e pubblico, realizzando opere di vario tipo di cui i primi beneficiari sono gli stessi salernitani, come strutture per lo sport, il tempo libero, la cultura, lo spettacolo, le attività espositive e congressuali, il trasporto locale e le infrastrutture globali. Anche le opere più specificamente rivolte all'accoglienza turistica, come gli alberghi o i parchi a tema, possono contribuire a creare un contesto urbano diversificato e di alta qualità.

Certo, la conversione al turismo di una città priva di tradizioni in questo campo quale è Salerno si presenta tutt'altro che semplice, anche se in parte agevolata dalle riconosciute capacità locali nei commerci e nell'artigianato, e dalla sempre più forte propensione ai servizi. Per raggiungere questo difficile obiettivo, il piano urbanistico propone di agire sui tre elementi più caratteristici e strutturanti dell'intera città: il “waterfront”, il centro storico e il paesaggio collinare.

Decisivo appare il recupero funzionale e ambientale di tutta la lunga linea di costa, dalle ultime propaggini della costa d'Amalfi a nord-ovest fino alla pianura del Sele in direzione di Paestum a sud-est. Di fatto, il waterfront è già stato interamente ridisegnato da tre progetti urbani elaborati parallelamente alla preparazione del piano generale, che hanno già prodotto alcuni risultati, tra cui la costruzione del Grand Hotel Salerno al posto di un vecchio cementificio, che ha innalzato la dotazione - ancora inadeguata - sia di camere (300) che di sale per convegni (1.000 posti).

Lungo tutto il fronte marittimo, numerosissimi sono gli interventi previsti, tra cui la nuova stazione marittima di Zaha Hadid, laureata di concorso internazionale, accanto a una grande piazza aperta sul mare, Piazza della Libertà, su progetto dell'architetto spagnolo Ricardo Bofill; quattro porti turistici per un totale di oltre 3.000 posti barca; la ricostituzione del-

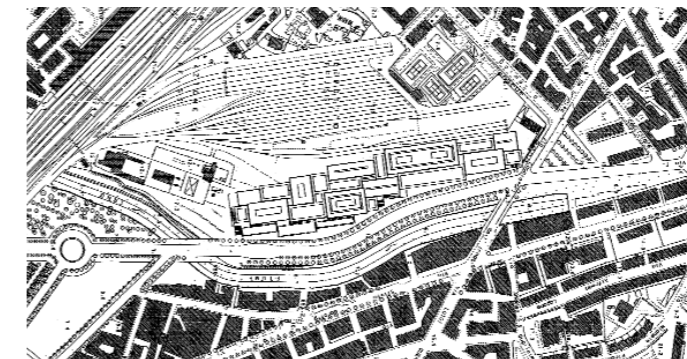


“Città compatta” non vuol dire edificazione continua e priva di spazi liberi, ma contenimento di tutte le necessità urbane - dagli spazi verdi alla residenza alla produzione compatibile - entro limiti precisi. Ciò implica il superamento delle periferie attraverso la diffusione di qualità e identità urbana in tutti i quartieri. Nella tavola di sintesi del Piano Regolatore Generale di Salerno dell'anno 2000 (poi divenuto Piano Urbanistico Comunale e approvato con modifiche nel 2006) sono indicati, in verde, parchi pubblici urbani e territoriali; in rosso, aree da trasformare a prevalente destinazione residenziale, in blu, aree da trasformare a prevalente destinazione produttiva

la spiaggia sul tratto di mare antistante il centro storico e la riqualificazione dell'arenile fino al limite orientale della città; un'ininterrotta passeggiata costiera con giardini e attrezzature per la balneazione, il tempo libero e lo sport; aree destinate a funzioni diverse, dalla ristorazione alla cantieristica.

«Un sistema lineare [...] strutturato come una continuità dello spazio pubblico, che raggiunga, indistintamente e con la stessa intensità, tutti i quartieri [...] in coerenza con il quale bisognerà abbattere o ridurre gli elementi architettonici che si oppongono a esso (es.: Hotel Jolly e alcuni stabilimenti balneari). Questo sistema è propriamente l'asse marittimo, un elemento evidente e molto comprensibile perché corrisponde alla tradizione delle città marittime lineari e perché, in parte, è un fatto già storicamente consolidato che merita di essere valorizzato»<sup>222</sup>.

Su questo asse, che penetra trasversalmente nel tessuto urbano attraverso piazze e spazi verdi, è “appoggiata” la massa consolidata della città, e in primo luogo il centro storico, altra grande risorsa per lo sviluppo turistico di Salerno. Qui occorre proseguire il programma di riqualificazione urbanistica e di recupero edilizio già avviato con buoni risultati negli ultimi 15 anni, favorendo una buona integrazione della funzione turistica al fianco delle abitazioni private, dei commerci e delle attività terziarie. In questo senso, un'importante car-



ta da giocare è il recupero della parte più alta della città antica: il cosiddetto “centro storico nord”, oggetto del concorso internazionale per gli “Edifici Mondo” precedentemente citato. Migliorandone l'accessibilità, questa parte urbana può diventare un'oasi di pace e centro di molte attività (atelier artistici e artigianali, laboratori musicali, centri per il benessere e la salute) compatibili con l'accoglienza turistica in molti grandi edifici da ristrutturare: una prospettiva che potrebbe diventare concreta con l'entrata in attività del nuovo scalo crocieristico.

Il paesaggio collinare può anch'esso contribuire alla costruzione della nuova identità turistica di Salerno, specie con i grandi parchi naturali e fluviali previsti - per un totale di 355 ettari - e se si riesce a salvaguardare l'agricoltura e gli insediamenti rurali ancora esistenti: «Bisogna conservare e migliorare la vegetazione e allo stesso tempo facilitare la comparsa di un'offerta ludica, sportiva e di ristorazione - con il corrispondente carattere turistico - che sia di complemento agli insediamenti senza pregiudicarne l'integrità paesaggistica»<sup>223</sup>.

Per quanto riguarda le altre attività economiche, oltre al turismo, il Piano Urbanistico Comunale si limita a osservare che «non si dovrà commettere l'errore di trascurare gli altri settori produttivi [:] i servizi, il commercio, l'artigianato, la piccola e media industria»<sup>224</sup>. Molte di queste attività sono concentrate nell'Area di Sviluppo Industriale (ASI), collocata al confine orientale della città su un'estensione di quasi 500 ettari, passata da 6.000 occupati alla fine degli anni Novanta (fonte Censis-Sichelgaita) agli attuali 3.000 (dato PTCP 2007), e che oggi si presenta fortemente degradata<sup>225</sup>. Pur rappresentando più dell'8% dell'intera superficie comunale, e ospitando attualmente nuove importanti attrezzature pubbliche (polo annonario, mercato ittico), la zona ASI sfugge al controllo urbanistico della città in virtù di uno statuto autonomo, ormai divenuto anacronistico. Al di fuori della zona ASI, il piano promuove le attività economiche compatibili con l'ambiente urbano in altri punti della città, tra cui 15 aree di trasformazione (AT) “a prevalente funzione produttiva e servizi”, e due aree pubbliche per insediamenti produttivi, una in collina dedicata al polo della ceramica (AT\_PIP n.1), l'altra sul mare dedicata alla cantieristica nautica (AT\_PIP n.2).

La “Cittadella Giudiziaria”, attualmente in fase avanzata di costruzione, è stata collocata in un'area ferroviaria dismessa (vecchio scalo merci) in pieno centro città: è uno degli interventi più importanti nell'Area di Attuazione Puntuale Urbanistica “Lungo Irno”. Realizzato su progetto dell'architetto britannico David Chipperfield, vincitore di concorso internazionale, il nuovo tribunale di Salerno doveva essere inizialmente localizzato in posizione periferica. Come mostrano le immagini satellitari, la “Cittadella Giudiziaria” sorge nel primo tratto della nuova strada Lungo Irno, tra la città storica e l'espansione novecentesca orientale



Piano Urbanistico Comunale, tavola P4 "Disegno urbano di indirizzo" (2005). In questa tavola sono ben evidenziati i principali elementi morfologici e strutturali della città di Salerno, costituiti dai prominenti rilievi collinari, dalla fascia litoranea e dal corridoio dell'Irno. Sono inoltre incluse le grandi opere realizzate o previste, come la riqualificazione dei due porti turistici a ovest, la nuova strada Lungo Irno con la Cittadella Giudiziaria, l'asse verde precollinare nella parte mediana della città, e il Palazzetto dello Sport (in costruzione) presso lo stadio Arechi a est. In quest'area è profondamente mutato, e in questa tavola non aggiornato, il quadro progettuale d'insieme, per l'aggiunta di un nuovo porto turistico (affidato a Santiago Calatrava) e per la presenza di numerosi comparti edificatori pubblici e privati

**Il sistema della mobilità.** Lo schema della circolazione segue sostanzialmente una struttura urbana caratterizzata dall'asse costiero e dalle sue parallele più interne, incrociate da alcune perpendicolari alla linea di costa che risalgono verso le colline. Particolarmente significativa in questo contesto è la nuova strada Lungo Irno, che consentirà di collegare il lungomare con il nodo autostradale a nord della città evitando di attraversare la parte più densa del centro urbano.

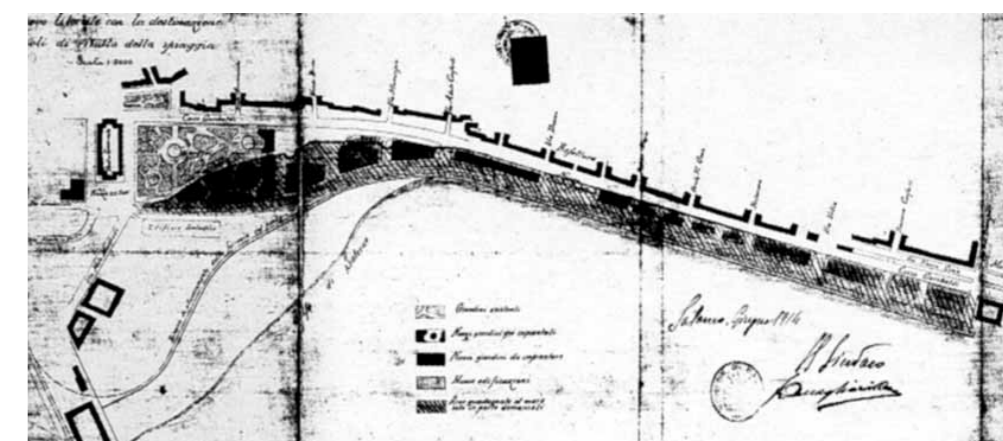
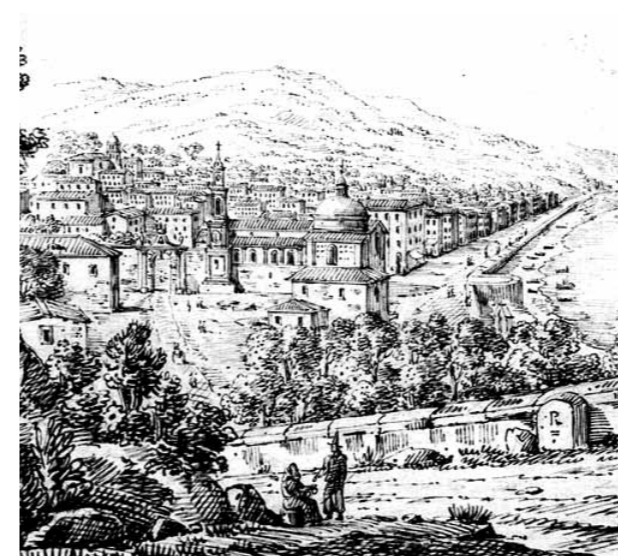
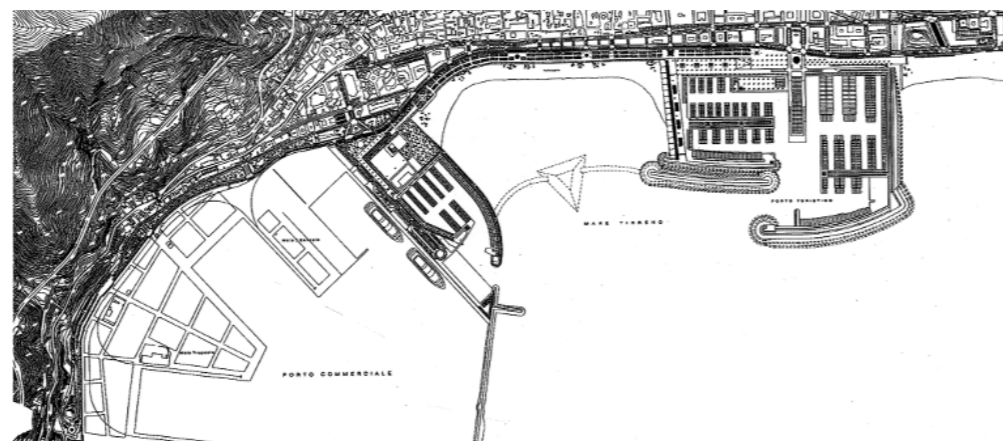
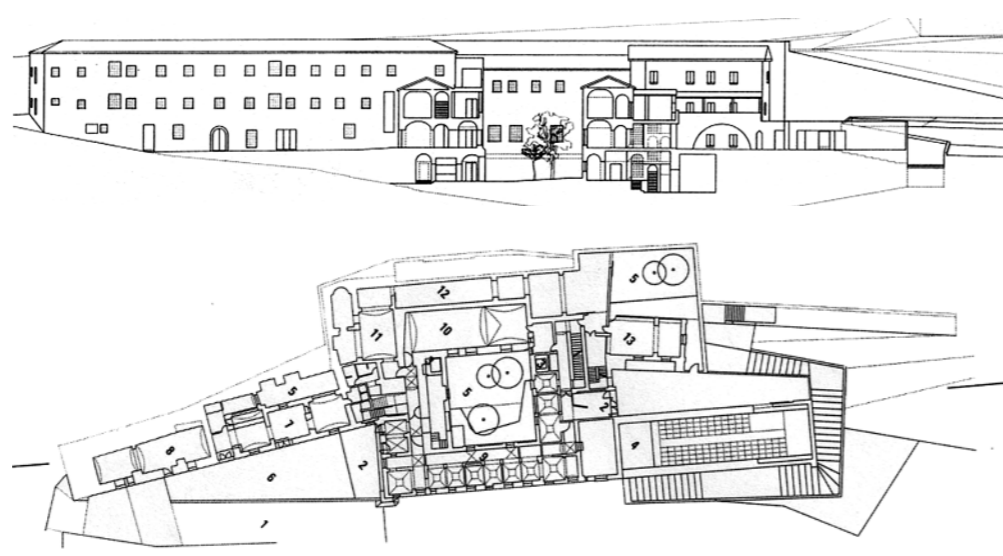
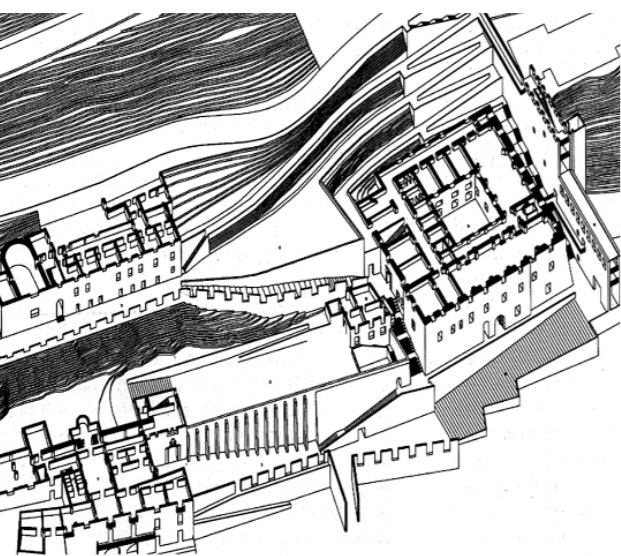
La mobilità parallela al mare si svolge senza ostacoli solo lungo i due corridoi - in due sensi unici di marcia - che assicurano la circolazione a ridosso della linea di costa. L'altro asse urbano parallelo al mare, collocato più a monte, è interrotto dalla collina che separa nettamente il centro storico dal resto della città. Perciò il piano suggerisce di approfondire l'ipotesi di una nuova galleria, oltre a quella esistente dell'autostrada urbana "tangenziale", che consentirebbe il collegamento rapido e diretto con la parte più alta del centro storico. Peraltro, lungo questo nuovo asse potrebbe essere presa in considerazione l'ipotesi di una linea tramviaria, complementare alla "metropolitana". Quest'ultima è stata realizzata - ma entrata in esercizio solo in parte - costruendo un terzo binario accanto alla linea ferroviaria principale, che fende la città in leggera sopraelevazione parallelamente al mare.

Gli altri grandi nodi da sciogliere della circolazione salernitana sono le connessioni del porto commerciale, l'allacciamento della Lungo Irno al sistema autostradale e il potenziamento ferroviario dell'agglomerazione salernitana. Il collegamento tra il porto commerciale, all'estremo limite occidentale della città, e le grandi vie di comunicazione (autostrade, ferrovia), è sempre stato reso difficile da un imponente salto di quota da superare. Il problema è stato affrontato con il concorso internazionale "Porta Ovest" (2008), vinto dall'architetto napoletano Massimo Pica Ciamarra con una proposta che sostituisce il viadotto esistente con un tracciato in galleria e nuovi servizi portuali realizzati a monte, presso un nuo-

vo svincolo autostradale<sup>226</sup>. L'allacciamento della nuova strada Lungo Irno con il groviglio di autostrade a nord della città è essenziale per ottenere la massima efficacia dal nuovo tracciato. Salerno è infatti un importante crocevia tra il sistema nord-sud che dall'Europa arriva a Reggio Calabria, e una direttrice interna che attraverso la Valle dell'Irno si innesta successivamente all'autostrada per la Puglia. A questo snodo si aggrappa anche la "tangenziale" di Salerno, di cui il piano propone di migliorare gli scambi con la città, e soprattutto con le frazioni collinari. In questo senso va la proposta di sfruttare i tratti dismessi dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, innovata nella capacità e nel tracciato, per chiudere un raccordo anulare al servizio dell'accessibilità collinare. «Inoltre, l'importante infrastruttura offre la possibilità di attuare percorsi attrezzati nel verde (Green Ways) fino ai parchi fluviali previsti dal PUC»<sup>227</sup>.

Infine, il potenziamento ferroviario dell'agglomerazione dipende soprattutto dal miglioramento della linea "Circumsalernitana", che collega Salerno ai grossi comuni settentrionali della Valle dell'Irno, indispensabile anche per la realizzazione di un nuovo tratto che consenta di raggiungere il campus universitario situato nel Comune di Fisciano, attualmente servito solo da traffico su gomma. Di questa questione - che peraltro il PUC non affronta - si occupa, come vedremo, il "piano strategico" di Salerno, la cui proposta è stata pubblicata nel dicembre 2006.

L'ultimo punto relativo alla mobilità, forse il più importante di tutti, è l'impegno «radicale» a migliorare il trasporto pubblico e a ridurre l'uso dell'automobile: «Conviene ridurre, nei limiti del possibile, i parcheggi all'aperto per ampliare la larghezza dei marciapiedi e gli spazi pedonali»<sup>228</sup>. Ciò implica scelte come un trasporto pubblico d'eccellenza, l'aumento degli spazi chiusi al traffico, a cominciare dal centro storico, e un grande sforzo per la realizzazione di parcheggi sotterranei ovunque possibile. Appena accennata è infine la crea-



*in alto*  
 Concorso internazionale "Edifici Mondo" (1997), progetti di Antonio Monestirolì e Manuel de las Casas per il complesso considerato unitariamente del convento di San Francesco, palazzo San Massimo e convento di Santa Maria della Consolazione *sopra*  
 Stato di fatto ed esito futuro degli interventi per la riqualificazione del lungomare di Salerno antistante il centro storico: riqualificazione e ampliamento dei due porti turistici, nuovo scalo crocieristico, ricostituzione della spiaggia e valorizzazione dell'intero fronte mare

te a mare tra gli anni Quaranta e Cinquanta. La vecchia strada costiera prende il nome di via Roma, mentre la nuova strada ottenuta con l'espansione verso il mare diviene il Lungomare Trieste, costituendo un insieme che «ha una certa coerenza e definisce in modo adeguato il carattere urbano dell'area»<sup>363</sup>. Qui sono previsti, e in gran parte già attuati, interventi prevalentemente conservativi e funzionali: regolazione della sosta e della circolazione, cura scrupolosa degli spazi verdi e dell'arredo urbano, restauro degli edifici di valore. Sono inoltre in programma la costruzione di ampi parcheggi interrati e l'allargamento di quel che resta della spiaggia di Santa Teresa.

Le grandi intenzioni di trasformazione sono invece concentrate ai due terminali del lungomare: il vecchio molo Manfredi oltre la spiaggia di Santa Teresa a ovest e il porto turistico Masuccio Salernitano a est. Entrambi gli ambiti sono oggetto di progettazione urbana fin dalla seconda metà degli anni Novanta, con numerose ipotesi formulate da Oriol Bohigas soprattutto per la zona di Santa Teresa, divenuta nel tempo area industriale fatiscente e in gran parte dismessa da convertire in moderna porta della città sul mare. Vi sono infatti previste la costruzione di un moderno e più ampio porto turistico e peschereccio, collegato al lungomare attraverso una grande piazza, e la realizzazione di una nuova stazione marittima attrezzata per l'approdo delle grandi navi da crociera, affidata all'architetto anglo-irachena Zaha Hadid, vincitrice di concorso internazionale concluso nel 2000. Il notevole aumento di carico urbanistico sull'area richiede inoltre la completa riorganizzazione della circolazione e la costruzione di ampi parcheggi interrati.

Anche l'ampliamento del porto turistico Masuccio Salernitano, che conclude il lungomare Trieste a est, è concepito in stretta connessione con le zone urbane limitrofe, e in particola-

re con le adiacenti piazze Mazzini e Concordia, costituendo con esse un insieme progettuale unitario. Anche questa è un'area di valore strategico per le ambizioni turistiche di Salerno, e per l'apertura della città al mare, ma ancora oggi contrassegnata da scarsa qualità degli spazi e delle architetture. Per questo il *masterplan* di Bohigas prevede un nuovo porto turistico per un migliaio di imbarcazioni, che offra anche servizi commerciali, di svago e ristoro per tutta la cittadinanza. Di grande importanza è inoltre la riqualificazione degli spazi pubblici di interfaccia con il nuovo porto, all'incrocio tra l'asse longitudinale del lungomare Trieste, che prosegue nel lungomare Tafuri, con il complesso trasversale di piazza Mazzini/Concordia.

Nel 2007, a seguito di gara internazionale, l'amministrazione comunale ha affidato l'incarico di progettazione definitiva dell'intero lungomare storico di Salerno, da Santa Teresa alla foce dell'Irno, all'architetto spagnolo Ricardo Bofill, affiancato dalla società capogruppo Lotti&Associati. Al secondo e terzo posto si sono classificati l'architetto italiano Francesco Celini, con il gruppo EE&K Architects di Washington (autori del Battery Park di New York), e il britannico David Chipperfield, già vincitore del concorso internazionale per la Cittadella Giudiziaria di Salerno.

Conservando quasi completamente le indicazioni urbanistiche - appena descritte - di Oriol Bohigas per il lungomare antistante il centro urbano, la proposta di Bofill e Lotti si caratterizza essenzialmente per le scelte adottate negli ambiti di Santa Teresa e piazza Concordia/Mazzini. Per quanto riguarda la nuova grande piazza di Santa Teresa, battezzata piazza della Libertà, è prevista la realizzazione di un lungo edificio semicircolare tipo Crescent. Tale edificio dall'aspetto classicheggiante, il cui prospetto è scandito da colonnato a dop-

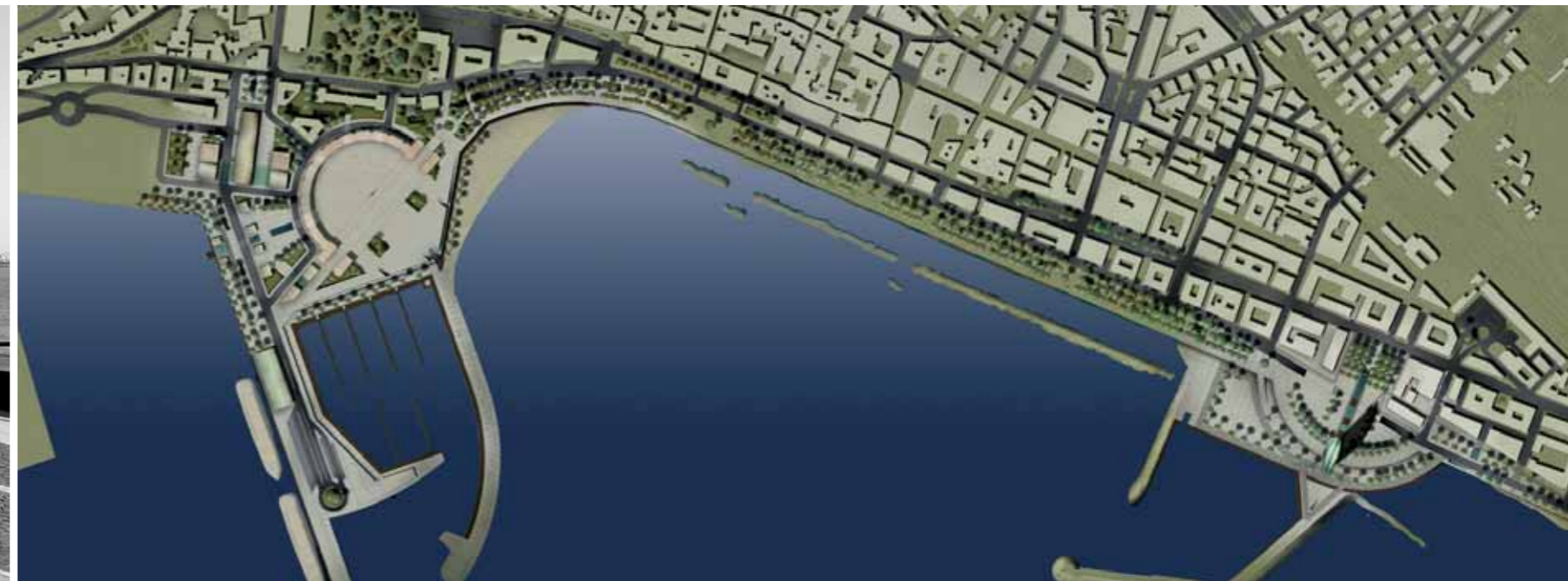
Con la demolizione delle mura cittadine, al principio del XIX secolo, la fascia marittima del centro antico diventa uno dei luoghi più frequentati da salernitani e turisti per la presenza di caffè e alberghi. La funzione rappresentativa dell'area è in seguito rafforzata dalla costruzione del Teatro Verdi e della Villa Comunale, presso la spiaggia di Santa Teresa, nei primi decenni dell'Unità d'Italia, e poi dai progetti urbanistici che tra fine Ottocento e primo Novecento prevedono l'avanzamento della città sul mare. La soluzione pressoché definitiva è quella dell'Ufficio tecnico comunale datata 1914, che ricava una stretta fascia edificabile in seguito occupata dagli edifici amministrativi e residenziali più significativi della città



La passeggiata alberata del lungomare, comincia a essere sistemata negli anni Venti del Novecento, per essere completata con ulteriori colmate a mare tra gli anni Quaranta e Cinquanta. *In basso*: quel che resta della spiaggia di Santa Teresa e, *a destra*, il porto turistico dove sono in corso i lavori per la nuova piazza della Libertà e la stazione marittima



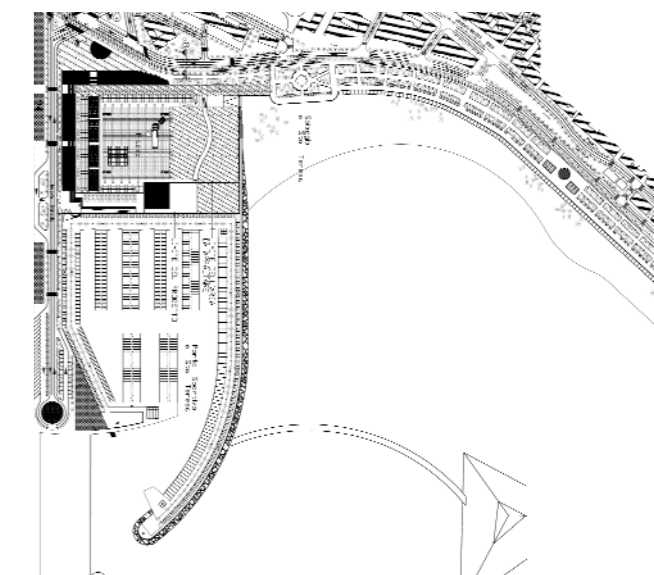
pio ordine principale anteposto a una facciata di vetro, ha una destinazione d'uso residenziale, commerciale e per uffici. Del medesimo stile sono i due edifici discosti che definiscono i due varchi scoperti alla piazza, collocati alle estremità del Crescent: in uno di essi dovrebbe essere insediato anche il costituendo Archivio dell'architettura contemporanea di Salerno. La piazza semicircolare di circa 26.000 metri quadrati (155 metri di diametro), con sottostante parcheggio per 650 auto, è destinata a diventare, nelle intenzioni dell'amministrazione, uno dei principali attrattori turistici e commerciali della città. Essa è infatti concepita come terrazza panoramica affacciata sulle due costiere (amalfitana e cilentana) e palcosce-



nico all'aperto per grandi eventi (musica, opera lirica, teatro), oltre che monumentale porta d'ingresso della città a due passi dalla nuova stazione marittima internazionale. Le attività commerciali sono previste sia sotto il porticato maggiore, sia nell'intercapedine tra la piazza - leggermente rialzata - e la quota del porto turistico, dove vi sarà una passeggiata sul mare con bar, ristoranti e altri negozi. Oltre che attraverso il lungomare, di cui piazza della Libertà costituisce il prolungamento, le connessioni con la città retrostante saranno assicurate anche da 5 portali alti 15 metri aperti nel Crescent. Il 17 settembre 2010, un primo lotto di lavori è stato ultimato, con la consegna dei primi 250 posti auto interrati e metà della superficie della piazza<sup>364</sup>. All'altro estremo del lungomare, il nodo di piazza Mazzini/Concordia e del porto Masuccio Salernitano è risolto con la completa pedonalizzazione di questa parte del lungomare e la deviazione in sottopasso del traffico veicolare per circa 260 metri. Se ne ricava un articolato sistema di spazi pubblici lungo l'intero fronte portuale esteso per 500 metri fino alla foce del fiume Irno, su cui svetta un edificio a doppia vela alto 75 metri in rame e vetro disegnato da Bofill. Simile all'hotel W di Barcellona dello stesso Bofill, questa sorta di faro architettonico avrà 17 piani di cui 6 destinati a uffici, i rimanenti a un albergo per 100 camere. Come per piazza della Libertà, anche in questo caso vi sarà una distribuzione degli spazi su due quote differenti: la quota della nuova piazza unificata Mazzini/Concordia, con un carattere più urbano, e la quota della banchina portuale, con carattere più marinaro e sportivo. Oltre a negozi e attrezzature nell'intercapedine tra i due livelli, saranno realizzati parcheggi interrati - al servizio della città e del porto - per circa 1.200 posti auto. Nel complesso, il nuovo fronte mare di Salerno così ristrutturato avrà uno sviluppo lineare di 1.350 metri, di cui circa 800 metri restituiti all'uso balneare attraverso la ricostruzione della spiaggia, e due nuovi pontili urbani all'altezza di piazza Cavour e via Velia. Sarebbero anche rimosse le attuali scogliere frangiflutti, sostituite da dighe sommerse. La cifra prevista per la riqualificazione dell'intero lungomare è stimata intorno ai 220 milioni di euro, di cui 70 per la torre di Bofill, reperiti prevalentemente in *project financing*.

Sul ripido fianco occidentale della città, tra il porto commerciale e la parte più alta del centro storico, è collocato un altro progetto urbano di rilevanza strategica: il **progetto per la "Porta Ovest" di Salerno**, firmato dallo studio napoletano Pica Ciamarra Associati, vincitore di concorso internazionale. Si tratta di una proposta di grande complessità strutturale che punta a cogliere diversi risultati relativi alla logistica portuale, al paesaggio, all'accessi-

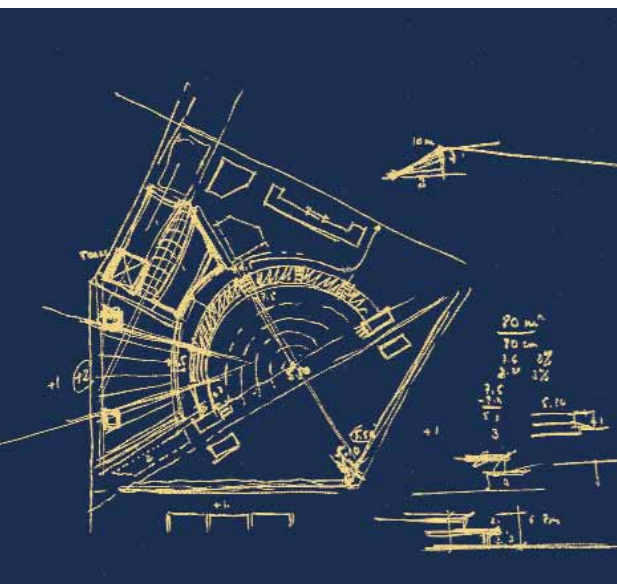
Nel 2007, a seguito di gara internazionale, l'amministrazione comunale ha affidato l'incarico di progettazione definitiva dell'intero lungomare storico di Salerno, da Santa Teresa fino al complesso costituito dalle piazze Mazzini e Concordia (porto turistico Masuccio Salernitano), all'architetto Ricardo Bofill, con il capogruppo Lotti&Associati. Nel *masterplan* è riconoscibile l'edificio tipo Crescent disegnato da Bofill per piazza della Libertà *in basso*  
Il precedente progetto di Oriol Bohigas



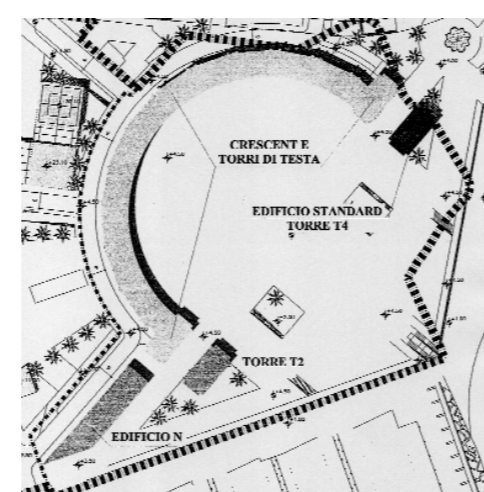
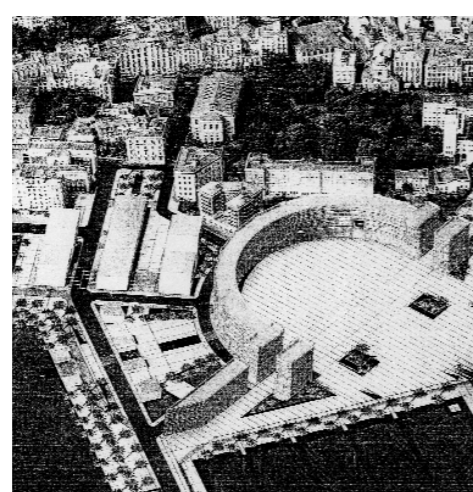
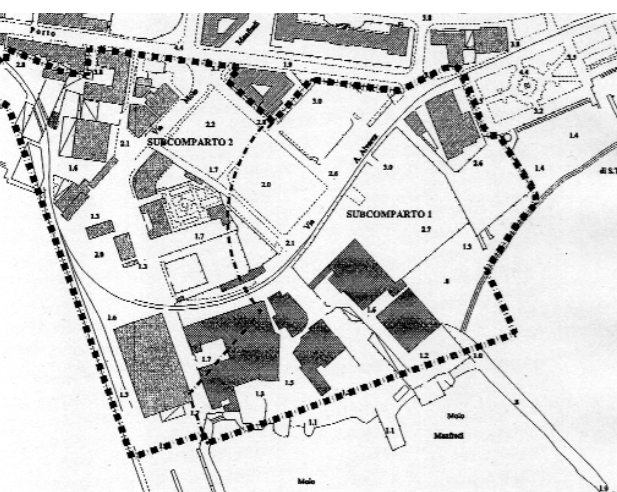


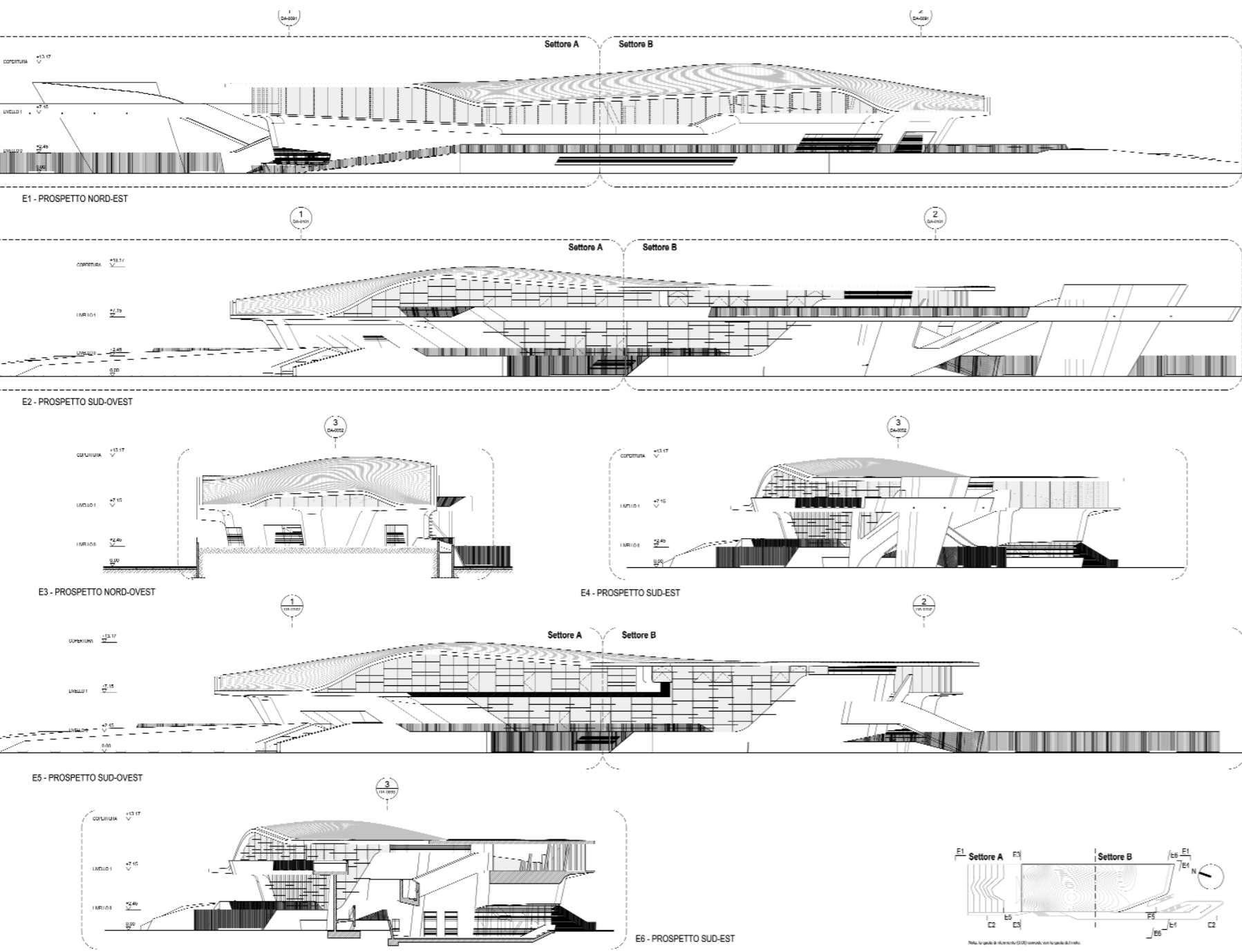
Il 18 marzo 2009, il sindaco di Salerno, Vincenzo de Luca, alla presenza del progettista Ricardo Bofill, illustra ai cittadini e alle autorità il plastico di Piazza della Libertà, il nuovo grande spazio pubblico affacciato sul mare che sorgerà nella zona di Santa Teresa, tra il porto turistico e la stazione marittima da un lato, il lungomare e la spiaggia dall'altro. La forma ad anfiteatro, definita dall'edificio semicircolare, ha spiegato De Luca, rappresenta l'apertura equanime della città verso le due costiere amalfitana e cilentana. Successivamente, il 12 dicembre 2009, il sindaco ha presentato il plastico di 12 metri dell'intero fronte mare, soffermandosi sul progetto di Bofill per il porto Masuccio Salernitano e il complesso Mazzini/Concordia





Per la nuova grande piazza di Santa Teresa, battezzata piazza della Libertà, è prevista la realizzazione di un lungo edificio semicircolare tipo Crescent, su progetto dell'architetto spagnolo Ricardo Bofill. Tale edificio dall'aspetto classicheggiante, il cui prospetto è scandito da colonnato a doppio ordine principale anteposto a una facciata di vetro, ha una destinazione d'uso residenziale, commerciale e per uffici. Del medesimo stile sono i due edifici discosti che definiscono i due varchi scoperti alla piazza, collocati alle estremità del Crescent: in uno di essi dovrebbe essere insediato anche il costituendo Archivio dell'architettura contemporanea di Salerno. La piazza semicircolare di circa 26.000 metri quadrati (155 metri di diametro), con sottostante parcheggio per 650 auto, è destinata a diventare, nelle intenzioni dell'amministrazione, uno dei principali attrattori turistici e commerciali della città. Essa è infatti concepita come terrazza panoramica affacciata sulle coste (amalfitana e cilentana) e palcoscenico all'aperto per grandi eventi (musica, opera lirica, teatro), oltre che monumentale porta d'ingresso della città a due passi dalla nuova stazione marittima internazionale. Le attività commerciali sono previste sia sotto il porticato maggiore, sia nell'intercapedine tra la piazza - leggermente rialzata - e la quota del porto turistico, dove vi sarà una passeggiata sul mare con bar, ristoranti ed altri negozi. Oltre che attraverso il lungomare, di cui piazza della Libertà costituisce il prolungamento, le connessioni con la città retrostante saranno assicurate anche da 5 portali alti 15 metri aperti nel Crescent. Il 17 settembre 2010, un primo lotto di lavori è stato ultimato, con la consegna dei primi 250 posti auto interrati e metà della superficie della piazza



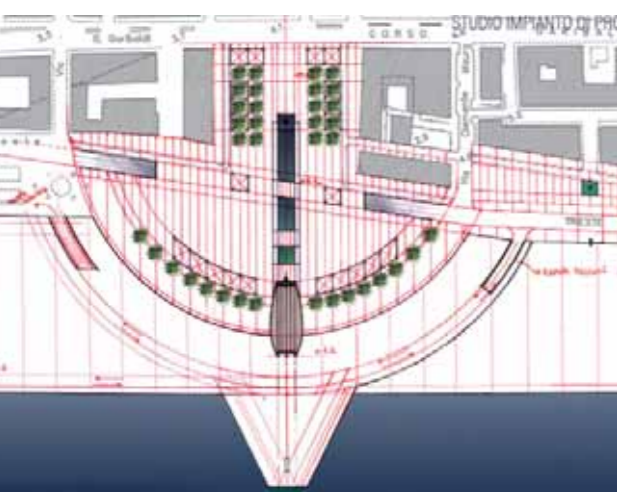


Zaha Hadid, nuova stazione marittima e crocieristica di Salerno, progetto vincitore di concorso internazionale. Nelle immagini, prospetti e *rendering* dello scalo marittimo attualmente in costruzione; nella foto (pagina a fronte, in alto a sinistra) si riconosce il manufatto di cantiere sullo sfondo dell'area dove sorgerà piazza della Libertà

bilità della parte alta del centro storico e ai servizi urbani. Anzitutto, l'obiettivo è quello di 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 una nuova galleria di 1.700 metri.

Il nuovo svincolo autostradale del vallone Cernicchiara è affiancato da una struttura polifunzionale pensata per confondersi nel paesaggio. La sua prima funzione è quella di servizio retroportuale (*Transit Point*), con parcheggio per un centinaio di TIR, uffici di accesso al porto e servizi per i trasportatori. A ciò si aggiungono funzioni di interesse urbano più generale, tra cui la realizzazione di un parcheggio di interscambio per bus turistici e 600 auto, il terminale di un tram-navetta ad alimentazione elettrica di collegamento con il centro cittadino, impianti sportivi coperti e scoperti.





All'altro estremo del lungomare storico di Salerno, il nodo di piazza Mazzini/Concordia e del porto Masuccio Salernitano è risolto con la completa pedonalizzazione dell'area e la deviazione in sottopasso del traffico veicolare per circa 260 metri. Se ne ricava un articolato sistema di spazi pubblici su più livelli, su cui svetta un edificio a doppia vela alto 75 metri in rame e vetro disegnato da Bofill. Simile all'hotel W di Barcellona dello stesso Bofill, questa sorta di faro architettonico avrà 17 piani di cui 6 destinati a uffici, i rimanenti a un albergo per 100 camere. Il progetto prevede inoltre il raddoppio della lunghezza del porto turistico Masuccio Salernitano fino alla foce dell'Irno, senza un aumento equivalente di posti barca in quanto la banchina portuale è fatta avanzare verso il mare per aumentare la superficie utile di piazza Concordia.

Nel complesso, il nuovo fronte mare di Salerno avrà uno sviluppo lineare di 1.350 metri, di cui circa 800 metri restituiti all'uso balneare attraverso la ricostruzione della spiaggia, e due nuovi pontili urbani all'altezza di piazza Cavour e via Velia

